

Uma Leitura Geopolítica e de Ambiente da Plataforma Continental: O Caso Português

Tiago Manuel Chaves Nogueira

**Dissertação de Mestrado em Gestão do Território na área de
especialização em Ambiente e Recursos Naturais**

Nota: Tiago Manuel Chaves Nogueira,
Uma Leitura Geopolítica e de
Ambiente da Plataforma Continental:
O caso Português, 2018

Novembro, 2018

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território na área de especialização de Ambiente e Recursos Naturais, realizada sob a orientação científica do Senhor Professor Doutor José Lúcio e do Senhor Professor Doutor José Góis Chilão.

Nota:

O texto desta dissertação não segue as regras do Novo Acordo Ortográfico (1990).

Agradecimentos

Em primeiro lugar quero agradecer aos meus orientadores Professor Doutor José Lúcio e Professor Doutor José Góis Chilão pela paciência, ajuda e apoio que me proveram para a realização desta dissertação.

Quero agradecer aos meus pais Fernanda e José pelo apoio incondicional. E à minha irmã Rita pela preocupação.

Quero agradecer à minha namorada Yara pelo apoio, amor, carinho, compreensão e raspanetes (essenciais) que me deu ao longo do processo, sinto que sem ela teria sido um percurso mais penoso de percorrer e que com ela ganhei forças e perseverança para terminar.

Quero agradecer também aos pais da minha namorada, Susana e Vítor pelas palavras de apoio que me foram proporcionando ao longo deste processo.

Quero agradecer à minha amiga Marlene porque a faculdade sempre nos dá aquela pessoa que vamos recordar sempre e que sempre se disponibilizou a ajudar.

Quero agradecer ao meu amigo Fábio pelo apoio que me proporcionou e pelo convívio que proporcionou, sem ele os momentos de descanso teriam sido um tédio.

Um agradecimento geral e sincero a todas as pessoas que de alguma forma contribuíram, influenciaram ou inclusive ajudaram à realização desta dissertação. Todos os actos e palavras de apoio foram essenciais que para eu acreditasse que seria possível a realização desta dissertação.

Resumo

Portugal está muito perto de se tornar um dos maiores países marítimos do mundo. A expectável aprovação da extensão da plataforma continental garantirá ao país francas hipóteses de prospecção a todos os níveis, económico, social, cultural e ambiental. O alcance desta iminente extensão é sem dúvida um dos maiores acontecimentos que Portugal terá, assim como a importância e a influência que possuirá a nível mundial. Encontramo-nos actualmente em situações incertas em relação ao nosso futuro político, social e ambiental. A geopolítica e o ambiente como as conhecemos hoje ganham cada vez mais uma posição de destaque nas relações internacionais. Analisar e perceber o impacto ambiental que se causará com a extensão da plataforma continental e as relações internacionais de Portugal que se formaram com os diversos actores do espaço marítimo constituem-se como os objectivos principais desta dissertação.

Palavras Chaves: Portugal; Plataforma Continental; Geopolítica; Ambiente; Impactos; Relações Internacionais; Mar Português;

Abstract

Portugal is very close to becoming one of the largest maritime countries in the world. Expected approval of the extension of the continental shelf will guarantee the country frank prospects at all levels, economic, social, cultural and environmental. The scope of this imminent extension is undoubtedly one of the greatest events that Portugal will have, as well as the importance and influence it will have worldwide. We are currently in uncertain situations regarding our political, social and environmental future. Geopolitics and the environment as we know them today are increasingly gaining a prominent position in international relations. Analyzing and understanding the environmental impact that will be caused by the extension of the continental shelf and the international relations of Portugal that were formed with the various players in the maritime space constitute the main objectives of this dissertation.

Key Words: Portugal; Continental shelf; Geopolitics; Environment; Impacts; International relations; Portuguese Sea;

Índice

Introdução	1
Razões da escolha de estudo	3
Problemática	3
Perguntas de Investigação	4
Formulação de Hipóteses	4
Objectivos da Dissertação	5
Metodologia.....	6
Capítulo I – Conceitos e Definições	7
1.1. Geopolítica.....	7
1.2. Ambiente	9
1.3. Plataforma Continental	10
1.3.1 Breve noção de Plataforma Continental.....	10
1.3.2. A Plataforma Continental “jurídica”	11
1.4. Atlântico Norte.....	14
1.4.1. Breve noção do Atlântico Norte.....	14
2. O Mar Português	15
2.1. Enquadramento Legislativo	15
2.1.1. Legislação da União Europeia	15
2.1.2. Legislação Portuguesa	16
3. Atlântico Norte.....	17
3.1. Enquadramento	17
3.2. Portugal e o Atlântico Norte.....	18
3.2.1. Portugal e os EUA	18
3.3. Geopolítica do Atlântico Norte.....	20
3.3.1. Organismos Influenciadores no Atlântico Norte	22
3.3.1.1. OTAN.....	22
3.3.1.2. ONU.....	24
3.4. Caracterização Ambiental do Atlântico Norte.....	25
3.5. Desafios do Atlântico Norte	28
4. Portugal e a Plataforma Continental Estendida.....	30
4.1. Breve introdução	30
4.2. Portugal e o Domínio Oceânico Geopolítico	32
4.2.1. Nota Introdutória	32
4.2.2. Posicionamento Geopolítico de Portugal	32
4.2.3. Os Portos como Locais Estratégicos para Portugal.....	33

4.2.3.1. Breve Introdução Histórica.....	33
4.2.3.2. Os Portos de Portugal.....	34
4.2.4. A Marinha Portuguesa.....	35
4.2.4.1. Breve Introdução Histórica.....	35
4.2.4.2. A Marinha de Duplo Uso	36
4.2.5. Safety & Security	37
4.3. Domínio Oceânico Ambiental.....	38
4.3.1. Breve Introdução	38
4.3.2. A Plataforma Continental como fonte de recursos	40
4.3.2.1. Recursos Minerais	41
4.3.2.2. Recursos energéticos não renováveis.....	43
4.3.2.3. Recursos Biogenéticos.....	45
4.3.2.4. Energias Renováveis	47
4.3.3. Principais Pressões e Impactos da Plataforma Continental Estendida	49
4.3.3.1. Breve Introdução	49
4.3.3.2. Alteração de habitats	50
4.3.3.3. Ruído Submarino	50
4.3.3.4. Contaminação das águas.....	51
4.3.3.5. Extração excessiva de espécies e invasões de espécies exóticas	52
4.3.3.6. Lixo Marinho	54
4.4. Desafios de Portugal para a Plataforma Continental Estendida	59
4.4.1. Portugal e a sua dinâmica de desafios.....	59
4.4.1.1. Breve Introdução	59
4.4.2. Desafios Externos	60
4.4.3. Desafios Internos.....	62
4.4.4. Desafios Futuros	63
5. O Cluster do Mar Português – Caso de Estudo “O Caso de sucesso Norueguês”	64
5.1. Breve Introdução.....	64
5.1.1. Cluster	64
5.2. O Cluster Marítimo Norueguês	66
5.3. Um Cluster do Mar em Portugal	71
5.3.1. A economia Portuguesa do mar	71
5.3.2. O novo paradigma do Cluster Português	75
5.4. Resultados do Inquérito	79
6. Análise Crítica e Considerações Finais.....	86
7. Referências Bibliográficas	89
Anexos	96

Lista de Figuras

Figura 1 - Factos Importantes na evolução da Plataforma Continental.....	12
Figura 2 - Noção Espacial do Oceano Atlântico.....	14
Figura 3 – Quota dos EUA no comércio Internacional Português de Bens e Serviços.....	19
Figura 4 - Quota da UE e dos EUA do mercado global.....	20
Figura 5 - Distribuição mundial dos recursos minerais.....	26
Figura 6 - Limites e Recursos Minerais da Plataforma Continental estendida Portuguesa.....	40
Figura 7 - Principais recursos existentes em ambientes oceânicos.....	42
Figura 8 - Número de espécies com alguma patente e evolução das sequências genéticas patenteadas.....	46
Figura 9 - Pesca de captura e produção piscícola mundial.....	52
Figura 10 - O Lixo Marinho e suas consequências.....	96
Figura 11 - Estimativa de toneladas de lixo que chegam aos oceanos por via dos rios.....	55
Figura 12 - Os cinco grandes giros oceânicos.....	56
Figura 13 - Consequências do lixo marinho.....	96
Figura 14 - Foca presa em lixo marinho.....	97
Figura 15 - Praia na Noruega cheia de lixo marinho.....	97
Figura 16 - Área de Actuação da OSPAR.....	98
Figura 17 - Cluster Marítimo.....	65
Figura 18 - Concentração regional das indústrias marítimas na Noruega.....	69
Figura 19 - A força de ligações na industria marítima norueguesa.....	70
Figura 20 - Linhas Prioritárias da Oceano XXI.....	77

Figura 21 - Evolução futuro do Cluster do Mar em Portugal, de acordo com algumas entidades inquiridas.....	99
Figura 22 - Género.....	100
Figura 23 - Idade.....	100
Figura 24 - Escolaridade.	101
Figura 25 - Pergunta 1.....	80
Figura 26 - Pergunta 2.....	81
Figura 27 - Pergunta 2.1.....	81
Figura 28 - Pergunta 3.....	82
Figura 29 - Pergunta 4.....	82

Lista de Abreviaturas

APA – Agência Portuguesa do Ambiente

CPLP – Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

DGRM – Direção Geral Recursos Marítimos

DQEM – Diretiva Quadro Estratégico Marinha

EUA – Estados Unidos da América

FAO – Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura

FEAMP – Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas

ICNF – Instituto da Conservação da Natureza e Florestas

LBOGEM – Lei de Bases do ordenamento e Gestão do Espaço Marítimo Nacional

NATO – Organização do Tratado do Atlântico Norte

ONU – Organização das Nações Unidas

PCP – Política Comum de Pescas

PIB – Produto Interno Brutos

PME – Política Marítima Europeia

PRC – Policy Research Corporation

UE – União Europeia

UNEP – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente

ZEE – Zona Económica Exclusiva

Introdução

Mar Português

*Outros haverão de ter
O que houvermos de perder.
Outros poderão achar
O que, no nosso encontrar,
Foi achado, ou não achado,
Segundo o destino dado.*

*Mas o que a eles não toca
É a Magia que evoca
O Longe e faz dele história.
E por isso a sua glória
É justa auréola dada
Por uma luz emprestada*

Excerto da obra Mensagem de Fernando Pessoa - Mar Português

Portugal, ou o território português, fruto da sua posição geográfica tem uma componente terrestre cuja dimensão é aproximadamente 92 mil km² e uma componente marítima com cerca de 1. 720. 000 km² (VAZ, 2016). Este valor demonstra que *“É muito mar, além de que o mar português tem uma relevância significativa a nível europeu, por representar 45% dos solos marinhos, 48% das colunas de água marinhas e 36% da ZEE dos Estados Membro da UE.”* (VAZ, 2016). Com a expectativa de Portugal se tornar num dos maiores países marítimos do mundo é importante ter em conta que a defesa do sector marítimo e a proteção ambiental tornam-se premissas importantes para a agenda política. A linha de costa portuguesa está repartida entre o território continental, os Açores e na Ilha da Madeira, e é este vasto território à beira mar plantado que poderá tornar-se de novo uma das maiores alavancas que o país precisa, para se afirmar e projectar na Europa e no Mundo.

Actualmente Portugal terá de ter em conta e apostar na vertente marítima de uma forma mais eficaz, visto que, na eminência de ser aprovada a proposta para a extensão da plataforma continental portuguesa, o território marítimo português passará a constituir-se como 97% do território nacional. É evidente que caberá a

Portugal zelar e defender o seu território marítimo e que surgiram novas oportunidades de prosperidade e de aumento de influência internacional, mas não é de mais lembrar que com essas regalias chegarão também os desafios, desafios esses marcados de incertezas e indecisões que se vivem na Europa (devido às crises económicas, aos problemas de sob exploração, devido aos conflitos de interesses, entre outros) e no nosso grande aliado os Estados Unidos da América. A gestão deste imenso espaço terá repercussões directas no ambiente marítimo e Portugal terá de criar formas de reduzir os impactos, algo que falaremos mais à frente nesta dissertação.

Desta forma, *“Como fatores de ordem genética reconhecemos: (i) a mobilização da sociedade portuguesa em torno do aproveitamento dos recursos naturais da plataforma; (ii) o conhecimento da comunidade científica nacional; e (iii) os recursos naturais da plataforma. Relativamente aos fatores de nível estrutural identificamos: (i) a gestão integrada dos assuntos do mar; e (ii) o ordenamento do espaço marítimo. Quanto aos fatores operacionais consideramos: (i) a exploração sustentada dos recursos marinhos; e (ii) a segurança do mar português.”* (SILVA, 2012). *“Num mundo marcado pelo chamado resource stress, encarado como uma combinação de stresses, nomeadamente hídrico, económico, político e demográfico, a que se associa um potencial de conflitualidade decorrente da escassez de matérias-primas e de outros recursos vitais”* (DUARTE A. R, 2010). É importante não perder a noção de que, apesar de não conhecermos o vasto território que nos pode vir a pertencer, este poderá constituir-se, de forma bem gerida e planeada, como uma mais valia bem lucrativa

O potencial do mar português é um activo muito importante no desenvolvimento das actividades que geram o emprego e o crescimento económico (como a náutica de recreio, turismo, mergulho, etc). É de salientar que o ecossistema marinho inclui várias dinâmicas de serviços nomeadamente, o fornecimento de alimento, os recursos renováveis para produção de energia alternativa, as actividades de lazer e recreio e serviços de suporte para criação de aquaculturas. O mar por si só contribui para a capacidade de sequestro de carbono e de produção de oxigénio e regulação da temperatura do ar. Todas estas variáveis terão de ser consideradas numa filosofia de sustentabilidade de forma a promover uma gestão sustentável da área marítima seja

através de premissas de ordenamento e gestão, ou de criação de áreas marítimas protegidas.

Razões da escolha de estudo

A paixão pelo mar e o gosto pela aprendizagem da geopolítica levou à decisão da elaboração desta dissertação, que junta o ambiente marinho com a geopolítica. Posterior a este gosto pelas temáticas de ambiente e geopolítica surgiu a necessidade de perspectivar essas mesmas situações, porque a sociedade tende sempre a individualizar e a procurar razões num só contexto quando na verdade há várias variantes que influenciam o decorrer dos acontecimentos e causam implicações, por vezes muito graves, no ambiente. A consciência da sociedade actual para as questões ambientais parece estar um pouco desviada dos principais focos de problemas. É perentório que o ambiente esteja presente em todas as tomadas de decisões nos dias de hoje.

Problemática

Portugal encontra-se neste momento num contexto duma nova estratégica relacionada com o mar (a expansão da Plataforma Continental). A busca pelo desenvolvimento e o alcance de novas formas de influência a nível mundial num contexto geoeconómico são o que movem o país nesse sentido. *“Na verdade, Portugal está a enfrentar um desafio colossal enquanto Estado integralmente Atlântico, com suas ilhas e território continental. Tem a quarta maior Zona Económica Exclusiva da União Europeia, com um tamanho de 1,7 milhões de km², o que corresponde a cerca de 19 vezes a sua área terrestre e 40% do território da União Europeia.”* (Pacheco, et al, 2014).

Com a apresentação da proposta às Nações Unidas de alargamento da plataforma continental, Portugal propôs a tornar-se um dos maiores países oceânicos do mundo (com uma área superior a 3.000.000 km²). Este paralelo entre a continentalidade e o mar leva às principais questões, de como conseguirá Portugal resolver todas as questões ao nível da sua jurisdição marítima se não mostra coesão, funcionalidade e foco nas decisões que toma no continente.

O impacto que este acontecimento terá para o ambiente, nomeadamente ao nível de exploração da fauna e flora marinha, assim como também toda a panóplia de poluições causadas pelo ser humano é uma questão fulcral na forma como o país deve abordar a disponibilidade dos recursos que virá a ter e aqueles que desconhece. A enorme biodiversidade, o potencial dos recursos vivos, dos recursos minerais e dos recursos energéticos representa para nós Portugueses um enorme desafio e responsabilidade de promover o nosso conhecimento, mas acima de tudo valorizar e proteger o património ambiental essencial à continuidade da vida.

Perguntas de Investigação

Desta forma, temos como questão central a seguinte:

Face à aceitação do alargamento da Plataforma Continental, será Portugal capaz de fazer cumprir a sua agenda política internacional?

Criando o destaque para a seguinte pergunta derivada:

Será capaz Portugal de criar opções sustentáveis para a exploração de recursos na Plataforma Continental estendida?

Formulação de Hipóteses

Temos desta forma como hipóteses:

- a) Se forem admitidos os requisitos tais como, aumento do conhecimento científico, compra de armamento militar naval, compra de materiais tecnológicos para os estudos marinhos e continuidade de boas relações entre os Estados Unidos da América e a Europa, Portugal conseguirá contribuir para a segurança no Atlântico Norte e fazer cumprir a sua agenda política.
- b) O contributo que Portugal terá de realizar para manter a segurança do Atlântico Norte e consequente agenda política será negativo, se não forem admitidos em primeira instância as capacidades militares navais para manter a segurança e a

soberania sobre o território marítimo, pelo que esta acção poderá levar à dependência de Portugal para outro Estado ou estados e a gestão da plataforma continental ficará condicionada.

- c) Assumindo que Portugal faz cumprir a sua agenda política (Publicada em Diário da República, 1.a série—N.º 74—16 de abril de 2015), este só será capaz de manter um equilíbrio sustentável na exploração de recursos se *“actividades como a sobre-pesca, lixo marinho, ruído marinho, acidificação dos oceanos, pressão urbanística e poluição por efluentes e acidentes”* (VAZ, 2016), sejam controlados por uma gestão eficaz e por um conjunto de leis e diretrizes rígidas.
- d) Assumindo que Portugal faz cumprir a sua agenda política, no entanto, pretende obter maximização dos lucros e não regulamenta as questões ambientais, poderá criar uma situação de desconforto e de revolta perante entidades internacionais e estados que façam pressão para que o ambiente marinho e os recursos marinhos sejam valorizados e protegidos.

Assumimos que a construção destas hipóteses se baseia na estratégia que Portugal assume em termos nacionais e internacionais para a optimização dos recursos económicos, políticos, culturais e ambientais. A única resposta plausível será a resposta positiva pois dela depende todo o esforço que o Estado português terá de realizar para manter a sua segurança estratégica e potencializar a plataforma estendida.

Objectivos da Dissertação

Para este trabalho decidimos criar um objectivo geral e três objectivos específicos, que são os seguintes:

Objectivo Geral:

Compreender o impacto do alargamento da Plataforma Continental Portuguesa no contexto geopolítico.

Objectivos específicos:

- I. Analisar os impactos ambientais a ocorrer na Plataforma Continental estendida.
- II. Descrever de forma sucinta a biodiversidade dentro da área da Plataforma Continental estendida.
- III. Construir e avaliar cenários de sustentabilidade para a exploração da Plataforma Continental estendida.

O facto de a temática desta dissertação ser um cruzamento entre a geopolítica e o ambiente, o que não é muito comum, levou a que se concretizássemos os objectivos desta forma. De uma maneira muito sucinta, o principal intuito deste trabalho, passa por perceber se Portugal conseguirá manter uma harmonia num contexto actual geopolítico instável após a aceitação da plataforma continental estendida. Perceber também se num contexto mais particularizado para o ambiente, Portugal criará e tornará possível cenários de sustentabilidade para que se garanta, inclusive num futuro próximo, um ambiente marinho saudável e valorizado.

Metodologia

A pesquisa a ser realizada neste trabalho pode ser classificada como descritiva e explicativa com uma abordagem directa e indirecta através de bibliografia e técnicas de pesquisa. Esta classificação deve-se porque o tema em mãos é bastante objectivo e direcciona-se numa temática unida à política e ao ambiente e ao seu cruzamento.

A metodologia em causa, relacionada com a forma de trabalho apresentará um método dedutivo e hipotético-dedutivo, pois desta forma conseguiremos obter a compreensão necessária do estudo de caso da plataforma continental assim como também testar hipóteses ou cenários futuros.

As ferramentas que permitiram construir, compreender, estruturar, realizar esta dissertação serão nomeadamente a bibliografia, que permitirá a compilação de informação necessária ao objecto de estudo em que o material documentado será organizado de forma a criar um ensaio claro e objectivo. O Estudo de caso realizado

será com intuito de comparar um caso de sucesso na Europa (Noruega) que viu aumentada a sua influência geopolítica na área norte da Europa e as medidas que implantou e as tomadas de decisões que realizou para que isso fosse possível.

Capítulo I – Conceitos e Definições

1.1. Geopolítica

A geopolítica, conceito como o conhecemos hoje, surgiu já no final do século XIX. *"O pensamento geopolítico surgiu no final do século XIX, enquanto geógrafos e outros pensadores procuravam analisar, explicar e compreender as transformações e os espaços finitos do mundo no fim de século" fin de siècle". (Dodds e Atkinson, 2000).* No entanto sabe-se que este estudo dos efeitos da geografia na política já era observado e tido em consideração por intelectuais pensadores como Aristóteles, Kant, Humboldt, entre outros.

Este conceito foi ganhando forma e descrições diferentes à medida que o tempo ia passando e principalmente à medida em que as políticas de cada estado se iam alterando. Em 1993 Peter Taylor¹ escreveu que *"...a geopolítica tornou-se um termo popular para descrever as rivalidades globais na política mundial "* e que, *"... a segunda forma ... é uma académica, uma nova geopolítica mais crítica. Estudos historiográficos críticos da geopolítica passada que constituíram uma componente necessária dessa "geopolítica geográfica" e também que, "... a terceira forma ... está associada ao lobby neo-conservador e pró-militar que acrescentou argumentos geopolíticos à sua "retórica da Guerra Fria". Tais estudos falam de "imperativos geopolíticos" e tratam a geografia como "o fator permanente" de que todo pensamento estratégico deve girar "*.

¹Ver Political Geography: World-economy, Nation-state and Locality, por Colin Flint, Peter J Taylor (1993).

Assume-se, portanto, que a geopolítica em qualquer dos casos concentra-se no poder político em relação ao espaço geográfico. Podemos concluir que a geopolítica inclui relações entre os actores nas políticas internacionais, nos actores que criam o sistema geopolítico e nos espaços geográficos nomeadamente no território marítimo e no território terrestre.

No caso da nossa dissertação é importante rever um pensamento de um senhor chamado Alfred Thayer Mahan conhecido como o mais importante estratega Americano do século XIX. Mahan foi um oficial da marinha dos EUA e um historiador que concebeu umas das melhores teorias em relação ao poder marítimo. Ele propôs seis condições necessárias para que um estado pode-se obter na sua totalidade um poder marítimo forte (SEMPA, 2014):

1. Posição geográfica vantajosa;
2. Litorais acessíveis com bons portos, clima favorável e abundantes em recursos naturais;
3. Território extenso;
4. População suficiente para defender o seu território;
5. Sociedade preparada para fazer do mar uma empresa lucrativa;
6. Governo com influência e inclinação para o domínio do mar;

Se compararmos estas seis condições de Mahan às condições de Portugal, é de puro mais evidente que o nosso país está munido de contextos e de circunstâncias para que realize um bom trabalho na gestão da plataforma continental estendida. E desta forma, tornar-nos uma nação forte, uma nação marítima com influência e poder de decisão, uma nação na vanguarda da ciência marítima e uma nação preparada militarmente para desempenhar as suas funções.

1.2. Ambiente

*“Já sabemos quem é o inimigo. Somos nós”*². Esta frase resume de uma forma muito coerente a relação que temos tido com o ambiente. Por ambiente entenda-se o *“... Conjunto de condições que envolvem e sustentam os seres vivos na biosfera, como um todo ou em parte desta, abrangendo elementos do clima, solo, água e de organismos”* (ART, 1998). Desta forma um bom ambiente só é possível quando os governos, as empresas e a sociedade não entra em conflitos e tensões por este prejudicar a aquisição de bens.

“Sabemos que os problemas ambientais são muitos e que o nosso planeta enfrenta actualmente escassez de alguns recursos, degradação de ecossistemas, diminuição da capacidade para absorver todos os resíduos que são produzidos, e sabemos ainda que a capacidade de resiliência da Terra está a atingir o seu limite.” (VAZ, 2016). A temática do ambiente é bastante complexa, incerta e com grande dose de variabilidade e por isso as soluções dependem muito do enquadramento de cada problema. Nas últimas décadas, com o alarmante sinal que o planeta nos vai apresentando mostrando a sua degradação, iniciaram-se esforços conjuntos (mundiais e zonais). Esforços esses políticos, científicos e alguns inclusive individuais que tem sido determinantes para a conjectura actual. Temos que passar de uma vivência do “eu quero” para uma de “será que preciso?”. O conceito de ambiente vive uma crise de identidade e de limites, limites esses que têm sido ultrapassados vezes e vezes sem conta. O Programa Geral de Acção da União Europeia para 2020 tem exactamente como título “Viver bem, dentro dos limites do nosso Planeta”, a verdade é que para haver uma redução dos abusos ao nosso planeta é necessário que muitos bens desnecessários desapareçam, no entanto, não sabemos se seremos capazes de viver sem os bens que já foram adquiridos, mas que não acrescentam muito valor na nossa vida quotidiana.

² “We met the enemy and he is us”. Cartoon com o personagem Pogo, criado por Walt Kelly publicado em 1970

No entanto em detrimento desta dissertação o meio ambiente que é implicado é o mar ou oceano. Dados muitos gerais sobre este ambiente: produz cerca de 50% de todo o oxigénio do planeta (FAO), ocupa 71% da superfície do nosso planeta, 95% do seu volume continua por explorar, fornece a maior quantidade de alimento (proteína animal) às populações (FAO), das 34 divisões de reinos animais 32 situam-se no oceano, todos os anos se encontram novas espécies marinhas e no mundo apenas 1% do oceano está protegido.

Ao nível do nosso país, Portugal é quem consome mais peixe na UE, principalmente sardinha (espécie mais pescada no continente) e carapau (3ª espécie mais pescada) dados os ICNF. No entanto o nosso mar apresenta muitos problemas nomeadamente a poluição sonora, a poluição de químicos e metais pesados, a sobrepesca, a pesca ilegal e a pesca destrutiva, as alterações de habitats, o aumento do dióxido de carbono e as alterações climáticas e por fim as invasões de espécies exóticas.

O ambiente na plataforma continental estendida é, portanto, um tema bastante diverso que abrange várias temáticas que não devem ser confundidas, entenda-se, natureza, meio ambiente das diversas espécies marinhas, meio ambiente e recursos naturais e ambientais. Não os distinguir correctamente pode resultar em acções e decisões políticas desastrosas acrescentando aos desequilíbrios ecológicos.

1.3. Plataforma Continental

1.3.1 Breve noção de Plataforma Continental

No âmbito do Direito Internacional, a plataforma continental de um Estado costeiro, conforme previsto no n.º 1 do artigo 76º da Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, “(...) compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura

do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância".

1.3.2. A Plataforma Continental “jurídica”

Plataforma Continental é um termo relativamente recente que surgiu no século XIX, no entanto, *“...inserida no conceito genérico de Mar e de Território Marítimo, podemos encontrar referências desde os primórdios da civilização. Assim, já os Fenícios e, posteriormente, os Gregos exploraram o Mar, quer na pesca quer no comércio marítimo, que tanto marcou estes povos.” (Góis, 2015)*

O mar ou oceano sempre foi um espaço e um território não reclamado, isto é, um espaço onde não existia vigência de nenhum reino ou estado muito menos segurança marítima. Apenas com os romanos e com o domínio deles sobre o mar Mediterrâneo é que surge a noção de controlo e de regulamentação sobre o mar que ao longo dos vários séculos foi ganhando várias formas e vários actores nomeadamente:

- a) Tratado de Tordesilhas (1494) que definiu a posse das terras, mas também dos mares entre Portugal e Espanha que só podiam ser navegáveis por estas duas nações.
- b) No final do século XVI surge a teoria de libertação dos mares em que todas as nações devem ter direito a navegar e ter controlo sobre alguma porção do território marítimo.
- c) No início do século XVIII, Marsigli descobre a Plataforma continental devido aos seus estudos oceanográficos, no entanto, esta só ganha poder jurídico depois da segunda guerra mundial.
- d) Em 1782 criou-se o conceito inovador de territorialidade marítima o “tiro de canhão”, ou seja, a fixação do limite de 3 milhas marítimas para as águas territoriais que era a maior distância que um tiro de canhão poderia percorrer em caso de necessidade de defesa.

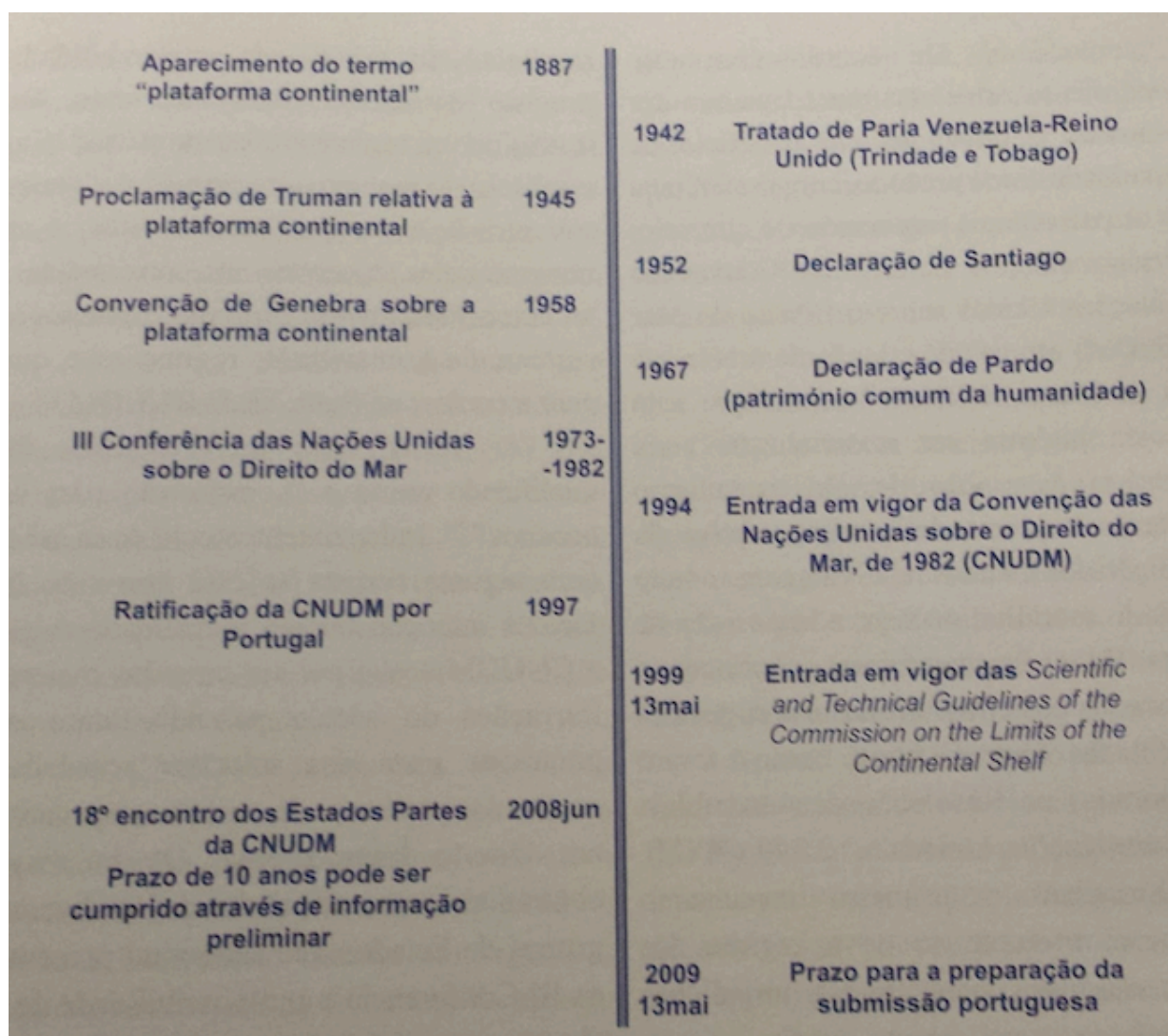


Figura 1 – Factos Importantes na evolução da Plataforma Continental. Fonte: “Extensão da Plataforma Continental”.

Como mostra a figura 1, o termo plataforma continental surge 100 após o famoso conceito do “tiro de canhão”, e só toma novas proporções durante e após a segunda guerra mundial, isto porque, em 1942 foi a primeira vez que se referiu a exploração de recursos do subsolo marinho no Golfo de Paria.

A falta de legislação e de acordos comuns levou que no pós-guerra Truman proclama-se direitos relativos à plataforma continental. *“A fronteira marítima com base na geologia do fundo marinho foi reclamada pela primeira vez numa proclamação emitida pelo Presidente dos Estados Unidos Harry Truman, em 1945, para tirar proveito dos avanços na tecnologia de mineração que permitiram a perfuração em águas*

profundas e um novo acesso aos recursos naturais. A Proclamação Truman reivindicou que todos os recursos na plataforma continental dos Estados Unidos (a formação geológica subaquática que se estende a partir da massa de terra de um país) pertenciam aos Estados Unidos.” (<http://www.gfm.tl/learn/the-law-of-the-sea/?lang=pt> - consultado em Novembro de 2017)

Foi após esta proclamação que se assistiu a uma corrida aos mares por parte dos estados costeiros com o objectivo de obter o maior número de recursos, no entanto, na altura o foco era mais a busca pelo petróleo pois toda a economia estava assente nessa fonte de energia e a tecnologia ainda não permitia todo o conhecimento sobre os restantes recursos.

Após a proclamação de Truman, o termo plataforma continental foi ganhando cada vez mais impacto, como se pode evidenciar na figura 1, e ao longo dos anos realizaram-se convenções e conferências para actualizar e criar novas legislações a cumprir nomeadamente pelos estados costeiros.

A Convenção de Genebra, segundo CHILÃO (2015), permitiu chegar à elaboração de cinco convenções. A saber: sobre o Mar Territorial e Zona Contígua; sobre a Plataforma Continental; sobre o Alto-Mar; sobre a Pesca e Conservação dos Recursos Vivos do Alto-Mar e um Protocolo Facultativo sobre a Solução Obrigatória de Conflitos. No entanto, só na III Conferência das Nações Unidas sobre o direito do mar é que se conseguiu chegar a um consenso sobre como se determinaria a influência dos estados costeiros e atribuição dos direitos exclusivos dos estados até aos limites estabelecidos da plataforma continental.

Em 2009 Portugal apresenta a sua candidatura de extensão da plataforma continental assente nas premissas do CNUDM. *“A submissão portuguesa é constituída por 18 dossiers, num total de cerca de 6000 páginas, agrupada em três grandes volumes, o Sumário Executivo (executive summary), o Corpo Principal (main body), e os documentos de apoio (supporting documents), nos quais estão contidos, entre outros, as versões digitais das referências bibliográficas utilizadas.”* (Extensão da Plataforma Continental, 2012).

1.4. Atlântico Norte

1.4.1. Breve noção do Atlântico Norte

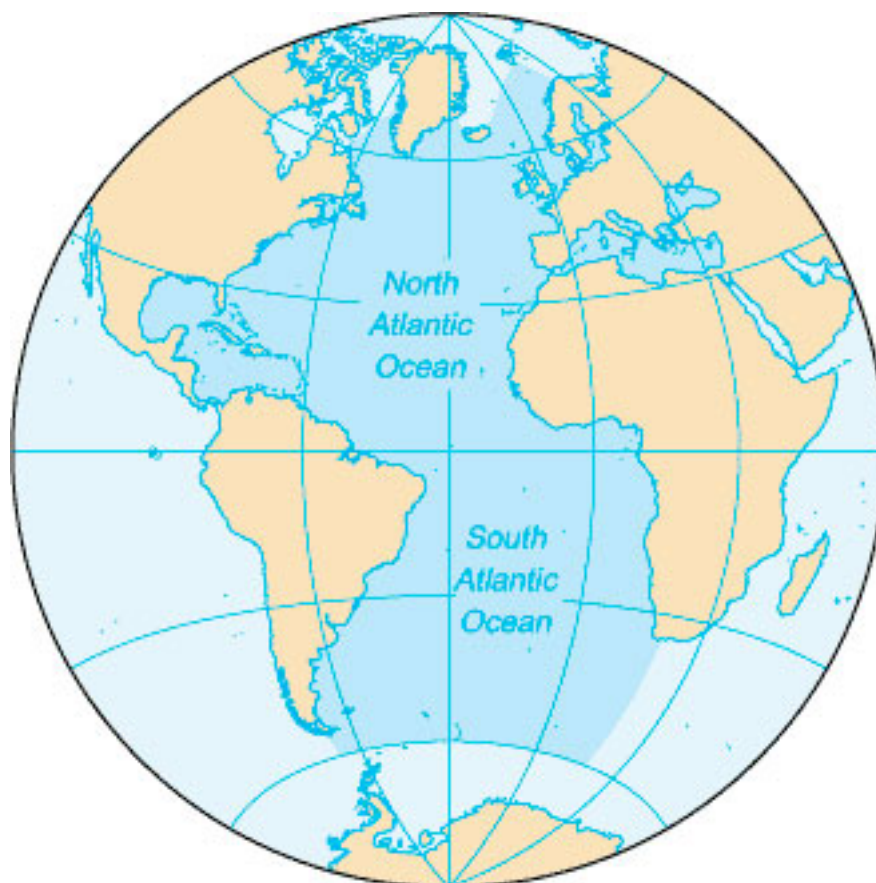


Figura 2 – Noção Espacial do Oceano Atlântico.

O oceano é parte indispensável para a vida dos seres humanos sendo que constitui, juntamente com os mares, cerca de 70% da superfície terrestre. Ao longo do tempo estes foram usados para actividades marítimas nomeadamente o comércio e mais tarde a extração de recursos. O oceano atlântico surge então como um dos mares mais navegados do mundo. É o segundo maior oceano do mundo cobrindo cerca de 22% da superfície terrestre e 26% da superfície marítima mundial.

A proximidade entre a Europa, África e o continente Americano leva a que este oceano seja uma das áreas de maior interesse e uma das áreas mais evoluídas em termos geográficos e geopolíticos.

O Atlântico Norte surge como delimitação do equador sobre o oceano, criando o norte e o sul, sendo que o atlântico norte tem uma posição mais favorecida e central porque a maior parte do comércio mundial marítimo é nessa zona que navega.

2. O Mar Português

O mar para Portugal sempre foi um ponto de partida para o desenvolvimento económico e cultural do país. Desde os descobrimentos, em que Portugal se tornou num império marítimo que desbravava oceanos e explorava novas terras, até à actualidade, o mar sempre foi por norma uma parte que define a política portuguesa. As mudanças que Portugal causou no mundo levou que até aos dias de hoje seja considerado um dos países mais influentes da União Europeia em relação ao mar.

2.1. Enquadramento Legislativo

2.1.1. Legislação da União Europeia

No âmbito da União Europeia é importante referir que os assuntos do mar, sobretudo relativos aos conteúdos sobre as pescas são de extrema importância para o seu desenvolvimento.

No Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia estão previstas directrizes que a UE define sobre a política comum de pescas (PCP) nomeadamente sobre a quantidade de exploração que é realizada, a disponibilidade dos recursos, a rentabilidade e a estabilidade do mercado comum.

O regulamento (UE) N.º 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de Maio de 2014, vem revogar vários regulamentos e considerar novos para que até ao ano de 2020 algumas metas estabelecidas sejam cumpridas. Entre as várias considerações feitas neste regulamento destaca-se a seguinte:

“O âmbito de aplicação do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) deverá incluir o apoio à PCP para a conservação dos recursos biológicos marinhos, a gestão das pescas e das frotas que exploram esses recursos, os recursos biológicos de água doce e a aquicultura, bem como a transformação e a comercialização dos produtos da pesca e da aquicultura, sempre que essas atividades sejam exercidas no território dos Estados-Membros, por navios de pesca da União, ou por nacionais dos Estados-Membros, sem prejuízo da responsabilidade principal do Estado de pavilhão, tendo em conta o disposto no artigo 117.o da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982 (2) (CNUDM).”

Desta forma destaca-se o empenho e a dedicação que o UE tem tido com as questões piscícolas e toda a panóplia adjacente de questões ambientais e económicas.

2.1.2. Legislação Portuguesa

Segundo José Góis Chilão e José Lúcio *“no âmbito interno, na área da competência legislativa e regulamentar dos órgãos nacionais, aplicado a todas as relações jurídicas e a todas as pessoas no território nacional, há, também, uma série de regras aplicáveis, que, em conjunto com o normativo comunitário (com aplicação directa), regulam uma pluralidade de questões ligadas ao Mar.”*

Esta regulação é feita através de normas e leis presentes na CNUDM e na Lei de Bases do ordenamento e Gestão do Espaço Marítimo Nacional (LBOGEM).

Segundo Vasco Weinberg e os artigos 2.º e 3.º, 55.º a 57.º, 76.º e 77.º da CNUDM, *“A CNUDM identifica e distingue entre as zonas marítimas que integram a soberania dos Estados costeiros, isto é, o mar territorial (até às 12 milhas marítimas), e aquelas que não fazem parte dessa soberania mas em que os Estados exercem direitos de soberania ou de jurisdição, respectivamente, a plataforma continental (entres as 12 e as 350 milhas marítimas, ou 100 milhas marítimas para além da batimétrica dos 2500 m) e zona económica exclusiva (ZEE, das 12 às 200 milhas marítimas).”*

O Decreto-Lei n.º38/2015 desenvolve a LBOGEM que estabelece os seguintes pontos:

- a) O regime dos instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional;
- b) O regime jurídico aplicável aos títulos de utilização privativa do espaço marítimo nacional;
- c) O regime económico e financeiro associado à utilização privativa do espaço marítimo nacional;
- d) O regime de acompanhamento permanente e de avaliação; técnica do ordenamento do espaço marítimo nacional;
- e) O regime de utilização privativa dos recursos hídricos em águas de transição para fins aquícolas.³

A defesa do mar, os seus alvos de segurança e a preocupação sobre o ambiente marinho são as premissas mais importantes e trabalhadas nesta LBOGEM, pelo que é importante referir que Portugal e as leis portuguesas sobre o direito e uso do mar estão bastante bem articuladas com a CNUDM, sendo que o artigo 2.º da LBOGEM representa bem o regime exposto e a essência desse regime da CNUDM

3. Atlântico Norte

3.1. Enquadramento

Como já referido anteriormente o atlântico norte é parte integrante do oceano atlântico. Sendo que o oceano atlântico *“com um formato que lembra um S, comunica com o oceano Ártico pelo estreito da Islândia; com o oceano Pacífico e com o oceano Índico pela ampla passagem que se abre entre a América, a África e a Antártida, nas altas latitudes austrais. No hemisfério Norte, as costas continentais, muito recortadas, delimitam numerosos mares anexos (mar da Mancha, mar do Norte, mar Báltico, mar Mediterrâneo, mar das Antilhas). Ao sul, ao contrário, as costas são bem retilíneas.”*⁴

³Ver decreto-lei em <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/66727183/details/maximized> - Consultado a 28 de Dezembro de 2017

⁴(https://pt.wikipedia.org/wiki/Oceano_Atlântico#Pa%C3%ADses_e_territ%C3%B3rios_banhados_pelo_oceano -consultado a 28 de Dezembro de 2017).

Portugal tem uma forte presença neste enquadramento porque desde os meados do século XV que inaugurámos uma posição de domínio dos mares. Apesar de essa hegemonia ter se desvanecido com a crescente evolução do poderio das restantes potências, Portugal foi sempre considerado como potência marítima face à sua extensa orla costeira como refere *Soeiro de Brito* “*uma posição verdadeiramente singular, que lhe é conferida, antes de mais, pela sua situação geográfica, na extremidade Sudoeste da Península Ibérica, já por si excêntrica em relação às restantes terras europeias...*”.

Todas as actividades marítimas relacionadas com o comércio (no atlântico norte) como, o transporte marítimo, as cargas marítimas, o turismo marítimo, as actividades turísticas marítimas ou costeiras e a extração de recursos marítimos transferem aos países do atlântico norte (diga-se essencialmente, Europa e EUA) um conforto de vida e de estabilidade que não está presente em mais nenhuma região do globo. Segundo Maria Teixeira “nenhum cidadão comunitário vive a mais de 700km da costa e quase metade vive a 50km da costa, quase sempre em zonas urbanas situadas ao longo desta”.

Por tal, e tendo em conta todos os actores principais no atlântico norte como as Nações Unidas, a União Europeia e os EUA, é seguro afirmar que este espaço marítimo e geográfico é fundamental ao nível dos capítulos de geopolítica e de arquitectura de segurança e de comércio.

3.2. Portugal e o Atlântico Norte

3.2.1. Portugal e os EUA

O fim da segunda guerra mundial trouxe ao mundo uma nova ordem de progresso essencialmente económico. Com a rápida ascensão dos Tigres Asiáticos⁵ e da ascensão de uma nova potência mundial a República Popular da China o centro da economia mundial tendeu a mudar.

⁵Os 4 originais: Coreia do Sul, Taiwan, Singapura e Hong-Kong.

No entanto, os EUA perante esta ameaça fizeram com que o atlântico norte se voltasse a ascender de forma silenciosa, através de uma forte liderança, de uma forte estabilidade e de uma segurança constante para que a dinâmica comercial e o comando do comércio mundial voltassem de novo aquele sector marítimo.

Neste contexto as relações políticas que se surgiram com os EUA foram bastante positivas para Portugal e para o atlântico norte. Esta aliança permitiu a Portugal evoluir em bastantes aspectos que modernizaram a sua economia e as suas forças armadas. Sempre presente que o comando do atlântico norte pertence aos EUA foi possível a Portugal que também inserido num contexto europeu entrar numa comunidade de segurança euro-atlântica.

Num aspecto mais europeu *“O estudo mais completo e recente sobre esta temática, o Transatlantic Economy 2015, diz-nos que os EUA e a UE, apesar das crises com que foram afectados nos últimos anos, continuam a ser os mercados preferenciais um do outro e a artéria económica mais integrada à escala global. Há mais de 15 milhões de empregos directos gerados pelos fluxos comerciais e financeiros entre os dois lados do Atlântico Norte, algo como 5,5 biliões de dólares de receitas anuais. Esta região é responsável por 45% do PIB global, 30% das importações e 25% das exportações. Nenhuma outra é tão imponente na economia internacional.” (LIMA, 2016).*

Quota dos EUA no Comércio Internacional Português de Bens e Serviços

	Unidade	2010	2011	2012	2013	2014
EUA como cliente de Portugal	% Export.	4,0	3,9	4,5	4,6	4,6
EUA como fornecedor de Portugal	% Import.	2,2	2,5	2,5	2,4	2,4

Figura 3 - Fonte aicep Portugal Global

TIME	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
GEO										
European Union (28 countries)	18.9	18.8	18.0	17.0	16.8	15.6	15.0	15.0	14.5	14.8
Russia	1.9	2.2	1.8	1.9	2.1	2.1	2.1	1.9	1.4	1.4
Canada	3.6	3.3	3.4	3.3	3.1	3.1	3.1	3.1	3.2	3.2
United States	19.2	17.5	16.7	16.5	15.8	15.7	15.5	16.1	17.4	17.6
Mexico	2.7	2.5	2.4	2.5	2.4	2.5	2.5	2.7	3.0	3.0
Brazil	1.1	1.4	1.3	1.5	1.6	1.5	1.6	1.5	1.3	1.1
China except Hong Kong	9.1	9.2	10.5	11.7	12.2	12.3	13.0	13.1	12.7	12.4
Japan	5.9	6.2	5.8	5.8	6.0	6.0	5.6	5.4	4.7	4.7
South Korea	3.4	3.5	3.4	3.6	3.7	3.5	3.4	3.5	3.3	3.2
India	2.1	2.6	2.8	2.2	3.2	3.3	3.1	3.1	2.9	2.8
Singapore	2.5	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.5	2.4	2.2	2.2

Figura 4 – Quota da UE e dos EUA do mercado global. Fonte Eurostat.

Como podemos evidenciar com as figuras 3 e 4 e com a descrição do autor a cima realizada, Portugal, a UE e os EUA são os mercados preferenciais do mundo e as estatísticas mostram que esta tendência tem-se vindo a manter ao longo da ultima década, sendo que os valores não chegam a oscilar mais que 2%. É importante referir que Portugal é e tem vindo a aumentar a sua posição como fornecedor dos EUA sendo que aumentou desde 2010 a 2016 0,6% das suas exportações para esse mercado.

3.3. Geopolítica do Atlântico Norte

A importância do mar para a economia comunitária é notória como já vimos anteriormente, no entanto, a maior necessidade de se obedecer e implementar uma boa politica marítima europeia não se prende somente com o factor económico. Outros fenómenos rompem nesta questão, como os culturais e essencialmente os político-sociais porque são estes dois em conjunto que vão promover uma boa harmonia e bem-estar sobre os intervenientes no atlântico norte. Por tal, é saudável que todos os actores

reforcem os mecanismos de vigilância e defesa e sejam cooperantes no intercâmbio de informações e “favores” aos seus aliados.

A geopolítica do atlântico norte tornou-se assim num papel de grande relevo, aproximando a união europeia dos EUA. O peso da geoestratégica está bem assente nos pilares da UE pela simples razão que os grandes centros de produção de bens situam-se no oriente (Índia e China) e o ritmo de crescimento destes países emergentes poderá levar a uma mudança de centro geopolítico do mundo.

É neste sentido e âmbito de consciência global que se considera que a política marítima europeia seja implementada de uma forma verdadeiramente eficaz, que relance a UE como novamente uma potência mundial a par dos EUA.

Desta forma como questões geopolíticas no atlântico norte destacamos as seguintes:

- A segurança do Atlântico Norte;
- A imigração ilegal do Atlântico Norte;
- A iminência mudança de centro económico e geopolítico do mundo;

Se cruzarmos estas questões com os objectivos presentes no livro azul⁶:

- Maximização da utilização sustentável dos oceanos e mares;
- Construção de uma base de conhecimentos e inovação para a política marítima;
- Maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras;
- Promoção da liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais;
- Promoção da visibilidade da Europa marítima;

Percebemos que existem essencialmente dois tipos de categorias nestes objectivos, os internos (UE) e os externos (mundiais). Os primeiros três são carácter interno porque visam a população, o ambiente e o conhecimento e aprendizagem. Os últimos dois repetem um pouco a ideia que falei anteriormente, a de, relançar novamente o UE como uma potência marítima.

⁶ Ver <http://eurlex.europa.eu/legalcontent/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575&from=EN>

Esta visão da União Europeia esbarra um pouco na ideia dos EUA. Porque por um lado a UE vê o atlântico norte como um enorme potencial marítimo, um meio de comunicação e uma forma de voltar à liderança económica e política no cenário internacional, por outro os EUA tem uma mais de salvaguarda, salvaguarda dos seus interesses económicos, salvaguarda dos seus comércios e a cima de todos estes a salvaguarda de ataques terroristas. Ora esta complicada, mas necessária relação leva a que sejam feitos muitos ajustes no reposicionamento da UE face a todas as relações internacionais.

Neste contexto surge a questão de Portugal e da plataforma continental estendida. O aumento do território marítimo por parte de um país integrante da UE facilitará uma série de questões relacionadas com a exploração de recursos e navegação marítima. Apesar de o território ser responsabilidade total do governo português é necessário cumprir as legislações europeia nomeadamente a política marítima europeia (PME) e a PCP. Este controlo exercido pela UE, bem como a troca de conhecimentos técnicos e investigação científica que será realizada elevarão não só Portugal a um novo patamar de liderança, mas também a UE.

3.3.1. Organismos Influenciadores no Atlântico Norte

3.3.1.1. OTAN

A Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) mais reconhecida como NATO (North Atlantic Treaty Organization), surgiu em 1949, pós-guerra mundial, com o intuito de criar uma barreira de segurança entre os países do ocidente e os EUA contra eventuais ataques por parte dos países dentro da esfera soviética. Ao longo dos anos esta ideia de guerra foi desvanecendo e a UE através do “soft-power”⁷ foi alargando a sua esfera de influência para leste para países como Polónia, República Checa e Hungria e mais tarde outros.

⁷ “The term “soft power” -- the ability of a country to persuade others to do what it wants without force or coercion - is now widely invoked in foreign policy debates.” (NYE, 2004)

Actualmente segundo estatísticas da OTAN este é composto por um conjunto de 29 países nomeadamente: Albânia, Bélgica, Bulgária, Canada, Croácia, República Checa, Dinamarca, Estónia, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Montenegro, Holanda, Noruega, Polónia, Portugal, Romenia, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Turquia, Reino Unido e os Estados Unidos da América.

Esta organização torna-se um grande influenciador porque apesar da componente de defesa e de segurança estar sempre presente na sua espinha dorsal, nos dias actuais o seu raio de acção é exercer pressão e influência nas decisões políticas da União Europeia, ou seja, países como Canada, EUA e Reino Unido tem uma palavra sobre a política europeia e influenciam algumas das decisões tomadas para seus próprios benefícios.

“Na atualidade, a OTAN enfrenta riscos historicamente sem precedentes para a segurança global. O paradoxo do nosso tempo é que o mundo, cada vez mais conectado e interdependente economicamente, está experimentando a intensificação da agitação popular. No entanto, não existe um mecanismo de segurança global eficaz para lidar com a crescente ameaça de caos decorrente do recente despertar político da humanidade.” (Carvalho, et al).

Um novo cenário de segurança mundial é agora emergente. A proximidade relativa de ataques terroristas é agora a maior preocupação dos estados do ocidente. Os ataques via marítima no atlântico norte são também considerados num cenário de guerra. Esta ultra proteção do atlântico norte levanta questões ao nível da legitimação dos sistemas de segurança colectiva. Segundo Costa segurança colectiva é *“a legitimação de um arcabouço de normas de conduta entre um conjunto de Estados, nas quais a coletividade garante a cada uma das partes a integridade territorial e a independência, com base nas noções de agressão a esses princípios e de mecanismos da respectiva restauração e recomposição da paz, invariavelmente com o uso da força. Isso significa não apenas um arcabouço jurídico, mas também político e filosófico.” (COSTA, 2003).*

O atlântico norte tem de aprimorar o regime vigente, para que a segurança do conjunto dos estados membros e todo o seu território e áreas de influência sejam

consolidadas com valores comuns e objectivos comuns, nomeadamente com as políticas europeias.

3.3.1.2. ONU

A Organização das Nações Unidas (ONU) é uma organização que foi criada pós segunda guerra mundial (1945) e é neste momento composta por 193 países sendo vasta as suas áreas de acção. *“As Nações Unidas podem agir sobre as questões que enfrentam a humanidade no século XXI, como paz e segurança, mudanças climáticas, desenvolvimento sustentável, direitos humanos, desarmamento, terrorismo, emergências humanitárias e de saúde, igualdade de género, governança, produção de alimentos, entre outros.”*⁸

A ONU actua essencialmente na manutenção da paz e segurança internacional, na protecção dos direitos humanos, na ajuda humanitária, na promoção do desenvolvimento sustentável e na garantia de cumprimento das leis internacionais. Contudo, e apesar de, esta ajuda ser maioritariamente em países em desenvolvimento, o ocidente não foge à regra. Por tal o atlântico norte é bastante vigiado por esta organização no sentido da segurança e no cumprimento das leis relativamente à sustentabilidade ambiental por parte dos estados membros que o utilizam.

A ONU é um organismo influenciador no atlântico norte porque *“a cooperação entre a ONU e a OTAN em operações de manutenção da paz e segurança internacional não apresenta possibilidade de desenvolvimento em um futuro de curto e longo prazo em razão de dois fatores principais. Primeiro, a dificuldade de coordenação de interesses dos membros permanentes do Conselho de Segurança, tendo em vista a possibilidade do uso do direito de veto. E segundo, a expansão da aliança ocorrida durante a Guerra Fria e até recentemente.*

⁸ <https://www.unric.org/pt/informacao-sobre-a-onu> (consultado a 27 de Dezembro de 2017)

Ao evoluir para um acordo regional formado por 28 Estados que se encontram, pelo Tratado de Washington, submetidos ao princípio do consenso para a tomada de decisão, a OTAN passou a estar submetida ao conflito de interesses entre seus membros, que podem apresentar percepções distintas do que seja uma ameaça à paz ou segurança internacional. Ações promovidas pela aliança que possam ter repercussões políticas para qualquer dos membros dificilmente obterão o necessário consentimento.” (RUGGIO; SILVA, 2015).

Futuros acontecimentos que possam vir a desencadear-se no atlântico norte terão várias divergências à mercê. O conflito de interesses entre as duas organizações e a falta da resolução das mesmas levará a tomadas de decisões diferentes em casos geopolíticos em diversos cenários.

Portugal e a sua posição geográfica bastante privilegiada é um atributo essencial que trará ao nosso país proveitos em diversas situações, como tal, é necessário preservar os nossos interesses no atlântico norte e é fundamental cravar melhor a nossa relação na ONU.

3.4. Caracterização Ambiental do Atlântico Norte

O ambiente é uma componente importante nesta dissertação a par da geopolítica. Para compreendermos as decisões políticas e geopolíticas temos de compreender o meio ambiente e a sua envolvente. O ser humano é regido pela busca do desconhecido, pela nova aventura e pela riqueza (tanto económica como cultural), e com tudo praticamente descoberto em terra, é necessário entendermos melhor o nosso espaço marítimo muito pouco conhecido, cheio de recursos disponíveis para serem usados e preservados e toda uma imensidão de novas espécies que contribuirão para enriquecer o já bastante alargado lote. Todos os estados costeiros anseiam por esta oportunidade de exploração sustentável de recursos e novas descobertas científicas, como tal, Portugal com a sua plataforma continental estendida terá uma imensidão de oportunidades que permitirão aumentar os conhecimentos sobre o mar profundo nomeadamente a sua morfologia e a diversificação dos recursos naturais vivos e dos

recursos minerais e também os recursos energéticos renováveis e não renováveis a explorar.

Desta forma, ao nível energético destaca-se a possibilidade de serem explorados os seguintes recursos energéticos:

- Exploração de Petróleo;
- Energia das Ondas;
- Vento offshore;
- Gás Natural;

Ao nível dos recursos naturais vivos, nomeadamente os peixes e as plantas marinhas dependerão do nível de conhecimento adquirido e da sua forma de utilização. No entanto é evidente que as indústrias farmacêuticas e das pescas são as que mais beneficiaram destes recursos.

Os recursos minerais como os hidratos de metano, os nódulos e crostas metalíferas, o cobre, o zinco, a prata e o ouro são alguns dos exemplos do potencial dos

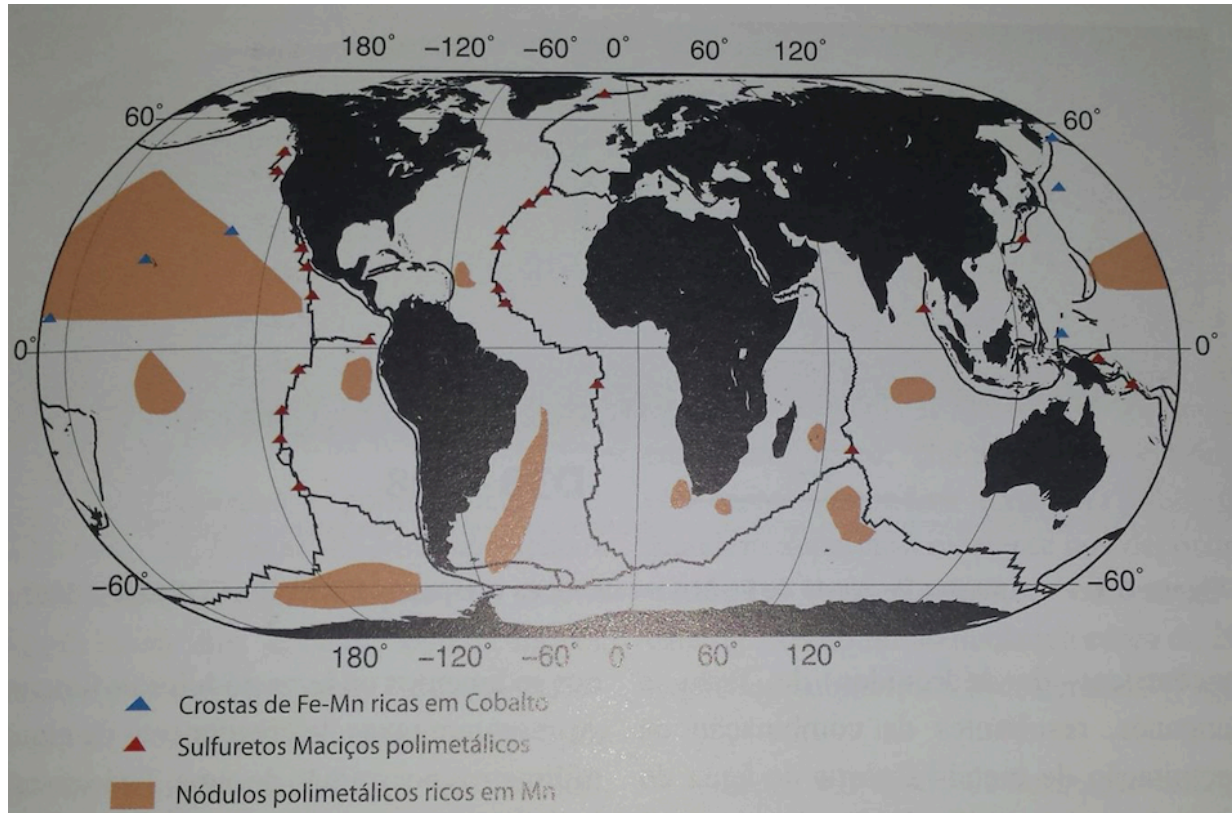


Figura 5 – Distribuição mundial dos recursos minerais. Fonte “Extensão da Plataforma Continental”

fundos marinhos. Alguns metais com muito potencial energético, outros com potencial económico para a utilização em várias indústrias a título de exemplo a indústria da ourivesaria ou a indústria metalúrgica.

Como se pode evidenciar na figura 5, o atlântico norte é caracterizado pela vasta distribuição de sulfuretos maciços polimetálicos.

“Os nódulos polimetálicos, ou nódulos de manganês, são concreções ricas em metais de valor económico, tais como manganês, cobre, níquel e cobalto. Eles ocorrem geralmente em grandes profundidades, em torno de 4000m.” (Souza, et al; 2007).

“Os depósitos de sulfetos polimetálicos freqüentemente contêm altas concentrações de cobre (calcopirita), zinco (esfalerita) e alumínio (galena), além de ouro e prata.” (Souza, et al; 2007).

Será seguro afirmar que os depósitos de sulfetos polimetálicos são mais apetecíveis em relação aos nódulos polimetálicos pois o valor comercial é superior e existem em maior quantidade. É também importante salientar que esta exploração ainda não está totalmente legislada por isso é necessário que os países exploradores tenham um ponto de vista estratégico e protejam todos os avanços tecnológicos. Estes recursos representam um valor muito mais político e estratégico do que económico pois para além de projectarem o país para num contexto de soberania nacional o lucro não é logo imediato. Deverá tirar-se uma posição com mais valor político e ambiental que económico.

Em relação à biodiversidade no mar profundo, ou seja, a 4000 metros de profundidade ou mais, são encontrados os recifes de corais e as esponjas. Os corais são muito comparados aos jardins dos mares, fornecem alimento e protecção para várias espécies marinhas e são locais de depósitos de sedimentos. As esponjas por sua vez são organismos filtradores ou sejam filtram a água através do seu corpo.

Todos estes recursos estão presentes na plataforma continental estendida na qual falaremos mais à frente nesta dissertação e todos os assuntos serão aprofundados, no entanto de referir que, se Portugal conseguir exercer todos os direitos legais sobre os recursos naturais existentes no solo e subsolo marítimo a economia do mar em

Portugal crescerá de forma exponencial contribuindo para o regresso ao mar de uma nação que foi sempre marítima.

3.5. Desafios do Atlântico Norte

O atlântico norte, como já referi anteriormente, tem vários aspectos políticos que tornam por vezes as relações dos seus actores um pouco instáveis. O atlântico norte faz parte integrante da área envolvida pelo tratado do atlântico norte que associa o Canadá e os EUA à União Europeia, no entanto, apesar da NATO se este elo de ligação entre estes actores, a dificuldade coordenação dos interesses em relação à segurança e paz é bastante evidente, o que torna difícil uma acção concisa naquele território. O facto da NATO puder usar o direito de legítima defesa em caso de ataques sem ter de reportar o caso à ONU mostra bem a falta de cooperação entre as organizações e forma como estão estabelecidos os artigos em ambas as convenções bem como as suas leis.

Posterior a esta falta de coordenação de interesses fora da NATO, existe também por vezes uma divergência no seio desta organização. Como todas as decisões são tomadas através da consulta e discussão dos estados membros, é, por vezes, complicado chegar a um acordo, porque países com os EUA têm políticas e ideias bastantes divergentes dos restantes estados membros, sendo que, o tamanho e a complexidade desta aliança complexificam qualquer atitude que se possa tomar, que sejam eficazes e fáceis de aplicar à escala geográfica.

À escala da UE, a PME mostra alguns resultados que o atlântico norte terá de ultrapassar. Apesar de estes relatórios também incluírem dados sobre os mares, estes não são tanto significativos com os do atlântico norte onde a actividade marítima é bastante superior.

“Referimo-nos à falta de dados sobre a economia marítima, na Europa e nos diferentes países individualmente, o que dificulta, quer a chamada de atenção dos políticos para a importância desta área quer a consciencialização, da classe política e da opinião pública em geral, acerca da relevância económica, social e estratégica dos mares. Outro aspecto que nos parece significativo é o facto de não existir uma noção de

conjunto e da vantagem de se considerar o sector marítimo europeu de forma global.” (Teixeira, 2009).

A própria estratégia da UE sobre o mar demonstra uma falta de visão integrada e uma clara falta de consciencialização da importância dos dados estatísticos referentes ao mar o que levou a que as questões marítimas em alguns países não se desenvolveram tanto como em outros.

A experiência, a capacidade exportadora, a capacidade de inovação, a capacidade técnica, a cultura marítima e a estratégia marítima são os pontos a União Europeia precisa de ter em conta quando constrói políticas sobre o mar. A maior parte dos países europeus não foram capazes de explorar o mar tanto como os outros e usufruir dos recursos do atlântico norte devido à carência e à falta de exemplos dentro da União. As pequenas acções de nada valem se não tiverem grandes repercussões e sejam copiadas e feitas em outros lugares.

A capacidade exportadora, foi o ponto que mais fracassou nas ultimas duas décadas muito por conta da ascensão dos países no Oriente. Esta questão económica deslocou o centro da economia mundial do atlântico norte para a Ásia, onde a maior parte dos produtos consumidos no mundo são manufacturados.

Por fim, um dos maiores desafios do atlântico norte a par dos já referenciados é a saúde ambiental do território marítimo. As questões ambientais que assolam o atlântico norte são gravíssimas e é necessária uma valorização dos oceanos e dos mares para salientar a importância dos mesmos. A atracção de investimento privado que dinamize, não só as áreas portuárias, mas também a alto mar é muito importante. É preciso, também, ter em conta que esse investimento deve ser na sua maioria na protecção meio ambiente, na requalificação do mesmo meio ambiente e na criação de legislação mais penalizadora sobre os infractores.

Conclui-se assim, portanto que, a falta de cooperação entre a NATO e a ONU, a falta de aplicação da estratégia da PME de forma coerente, os desafios económicos ao nível das exportações e os desafios ambientais que precisa de ultrapassar são os grande desafios do atlântico norte, que os actores do mesmo precisam de começar a encontrar formas de os solucionar para que a estabilidade e segurança se mantenha e o

crescimento económico aumento e que aliado a esse crescimento económico surja uma maior consciencialização ambiental, assim como, protecção do meio ambiente envolvente para que os recursos seja preservados para uma perspectiva duradoura.

4. Portugal e a Plataforma Continental Estendida

4.1. Breve introdução

“Para que se possa compreender a importância do processo de extensão da plataforma continental importa conhecer primeiro, ainda que de modo muito breve, quais são as outras zonas marítimas estabelecidas no Direito Internacional pela Convenção das Nações unidas para o Direito do Mar (CNUDM), pelas Convenções de genebra de 1958, ou ainda pelo costume internacional, os respetivos limites e regime jurídico. Só assim será possível distinguir e realçar as particularidades específicas desta zona marítima tão especial que é a plataforma continental.

O mar territorial compreende o leito, o subsolo, a coluna de água, e o espaço aéreo sobrejacente, até uma largura de 12 M contadas a partir das linhas de base (normalmente, a linha de costa). Nele, os Estados costeiros podem exercer poderes de domínio soberano, ainda que limitado nalguns aspetos, designadamente no que respeita ao exercício das jurisdições civil e penal e ao exercício do direito de passagem inofensiva pela navegação internacional. Quando estejam em causa ações ou atividades relacionadas com o exercício de poderes em matéria fscal, de imigração, sanitária ou aduaneira, o Estado poderá tomar, até às 24 M, as medidas de precaução necessárias à sua prevenção, tanto no território emerso, como no mar territorial. Esta faixa de mar, compreendida entre as 12 e as 24 M, na qual poderão ser exercidos os poderes indicados anteriormente é designada por zona contígua.

A zona económica exclusiva (ZEE) é, porventura, a zona marítima que mais se confunde com a plataforma continental por ambas poderem compreender, até às 200 M, o leito e o subsolo marinhos do Estado costeiro. Apesar desta aparente confusão, os regimes são diferentes, distinguindo-se em aspetos fundamentais. As diferenças de

maior relevo entre estas zonas correspondem à distância máxima a que se pode situar o respetivo limite, ao espaço físico que compreendem e ao respetivo regime jurídico.

No que respeita ao primeiro elemento, o limite exterior da ZEE em caso algum poderá ultrapassar as 200 M relativamente às linhas de base a partir das quais se mede o mar territorial. Poderá mesmo suceder que o Estado costeiro nem a declare, ou que crie uma zona marítima que compreenda parte dos poderes estabelecidos na CNUDM para a ZEE. Pelo contrário, o limite exterior da plataforma continental pode situar-se além das 200 M se estiver reunido um determinado conjunto de condições geológicas.

Apesar de a ZEE poder incorporar parte ou a totalidade do espaço físico correspondente à plataforma continental até às 200 M, abrange também a coluna de água que se lhe sobrepõe e ainda o espaço aéreo sobrejacente. A plataforma continental compreende apenas o leito e subsolo marinhos situados imediatamente após o limite exterior do mar territorial, até um limite que pode situar-se muito para lá das 200 M e que não depende, em primeira mão, de uma distância a terra, como sucede com as restantes zonas marítimas.

No caso da ZEE, o Estado costeiro pode exercer direitos de soberania para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos e não vivos, com duas ressalvas importantes. Depois, o Estado costeiro deve ceder a outros Estados o excedente que não tiver capacidade para capturar, tendo em conta a importância dos recursos vivos para a sua economia e as necessidades dos países em desenvolvimento da subregião, dos Estados sem litoral ou geograficamente desfavorecidos.

Contrariamente ao que sucede com a ZEE, os direitos de soberania do Estado costeiro sobre a plataforma continental incidem sobre o espaço em si, embora a CNUDM refira que o respetivo exercício se destina à exploração e aproveitamento dos recursos naturais. Acresce ainda que os referidos direitos sobre a plataforma continental são independentes da sua ocupação real, ou fictícia, ou de qualquer declaração expressa. (ATLAS do Projeto de Extensão da Plataforma Continental, 2014)."

Conclui-se, portanto, que, nenhum estado para além do estado costeiro terá acesso a qualquer tipo de acção na plataforma continental. O estado costeiro apenas

tem que salvaguardar os seus direitos sem que se sinta totalmente obrigado a iniciar uma exploração de recursos na área da plataforma continental. O leito e subsolo do mar que estão abrigo do regime jurídico do CNUDM, ou seja, fora da jurisdição do estado costeiro, são as únicas áreas não passíveis de exploração, pelo que Portugal com a aprovação da extensão da sua plataforma continental já terá esse direito.

4.2. Portugal e o Domínio Oceânico Geopolítico

4.2.1. Nota Introdutória

A plataforma continental estendida caso se venha a confirmar trará um aumento enorme da área marítima sob jurisdição portuguesa. Esta situação abrirá várias janelas de oportunidades para a afirmação (novamente) de Portugal como uma nação de mar. Portugal garantir uma presença assídua e bem estruturada nos fóruns internacionais dos assuntos do mar bem como nas organizações europeias e mundiais constituirá com um resultado bastante positivo no processo de alargamento da plataforma continental.

4.2.2. Posicionamento Geopolítico de Portugal

A dualidade do posicionamento geopolítico de Portugal sempre foi uma questão inerente aos objectivos a alcançar. De uma perspectiva europeia Portugal é um país periférico pois situa-se na cauda da Europa longe do centro económico, denominado de “banana azul”⁹. No entanto, numa perspetiva mundial Portugal é uma porta de entrada para a Europa e de convergência de várias rotas marítimas. O crescente tráfego marítimo devido ao alargamento do Canal do Panamá, a juntar aos fluxos de pessoas, produtos, serviços e até informação proveniente de outras regiões do globo são bastante significativas. Se repararmos Portugal concentra quase na sua totalidade os grandes aglomerados urbanos junto ao litoral, fruto do passado histórico ligado ao mar. Cidades com Lisboa e Porto (as maiores de Portugal em termos populacionais) são cidades tipicamente portuárias.

⁹ Ver mais em: <https://www.worldatlas.com/articles/what-is-the-blue-banana.html>

Segundo *Maria Blot* para se entender a formação dos centros urbanos nos litorais é preciso ter em conta as seguintes premissas:

- *“Os cenários geográficos proporcionados pela evolução geomorfológica do litoral e que incluem os cursos fluviais.*
- *A utilização das vias aquáticas nas trocas comerciais.*
- *O povoamento relacionado com os pontos de contacto das rotas marítimas e fluviais.”*

Dito isto, Portugal não pode ser visto como um país periférico, mas sim como país de articulação transatlântica entre o atlântico norte, o atlântico sul, o mar do Norte e do mar mediterrâneo, ou seja, de três continentes o europeu, o americano e o africano.

4.2.3. Os Portos como Locais Estratégicos para Portugal

4.2.3.1. Breve Introdução Histórica

“Historicamente, a principal função dos portos foi a de local de refúgio e abrigo das embarcações. Nesta fase, em que os portos correspondiam a áreas abrigadas onde os navios podiam fundear e carregar ou descarregar as suas mercadorias em segurança, as condições portuárias eram ditadas fundamentalmente pelas condições naturais, pelo que os portos se localizavam preferencialmente em baías abrigadas e de fácil acessibilidade marítima e terrestre.” (SOUSA, 2004).

O uso do transporte marítimo esteve sempre, essencialmente, ligado ao comércio, por ser o transporte mais barato nas ligações comerciais nas médias e longas distâncias. A grande capacidade de transporte seja em quantidade ou volume num baixo valor ficou ainda mais acentuada quando a energia das embarcações deixou de ser natural (vento) para passar a ser fóssil (carvão).

“Os primeiros navios a vapor ainda eram construídos em madeira, mas com o desenvolvimento das indústrias siderúrgica e metalúrgica rapidamente se assistiu à

construção dos primeiros navios em aço. Os cascos em aço permitiram o aumento das dimensões das embarcações e, simultaneamente, uma maior resistência e capacidade de transporte, obrigando à adaptação das infraestruturas portuárias: cais mais profundos e de maior dimensão, maiores terraplenos e armazéns para a mercadoria.” (SOUSA, 2004).

Entre a revolução industrial e a segunda guerra mundial, pouca evolução houve nos portos marítimos, houve sim maior evolução na optimização das rotas comerciais para abastecimento do navio e cargas e descargas dos bens. Só após a segunda guerra mundial com os grandes avanços na tecnologia é que assistimos à massificação do sector do transporte marítimo.

O aumento do consumo, as deslocações das produções, a abertura de novos mercados e o crescimento de outros, a relativização das distâncias, o melhoramento dos portos e das tecnologias das embarcações, o aumento das embarcações actuais e o aumento do tráfego marítimo contribuíram para actual realidade dos portos e do sector marítimo comercial, fundamentalmente.

4.2.3.2. Os Portos de Portugal

“O porto desempenhou, ao longo da história, um papel central no desenvolvimento das cidades e nas dinâmicas sociais, inerentes à própria época – desde a consolidação da estrutura urbana, típica da Idade Média, passando pela expansão ligada aos descobrimentos, ao comércio marítimo e acabando na crescente globalização da economia, característica dos nossos dias.” (CHILÃO, 2015).

Em Portugal existem 10 portos principais que passo a enunciar, o porto de Viana do Castelo, o porto de Douro e Leixões, o porto de Aveiro, o porto da Figueira da Foz, o porto de Lisboa, o porto de Setúbal, o porto de Sines, o porto do Algarve, o porto da Madeira e o porto do Açores. O porto de Lisboa é o principal terminal de transporte marítimo do país e o porto de Sines é o maior porto artificial de Portugal e um porto de águas profundas e também o porto por onde chega a Portugal o nosso abastecimento energético, carvão, gás natural, petróleo e os derivados.

Como se pode evidenciar Portugal está bem coberto de portos, sendo que todas as suas secções estão cobertas pela área de influência dos portos. É passível de se afirmar que Portugal tem localizações estratégicas para entrada de bens na Europa de norte a sul do seu país e que para além de apenas ser uma porta de entrada para a Europa, Portugal está a tornar-se numa opção diversificada e especializada como explica *Figueira de Sousa*, “a diversificação e a especialização da oferta são notórias pelo incremento dos cruzeiros temáticos, associados, por exemplo, a negócios, congressos, seminários, a eventos culturais, desportivos ou gastronómicos, à natureza, ou mesmo a outros assuntos, como determinadas festas ou segmentos musicais.”

4.2.4. A Marinha Portuguesa

4.2.4.1. Breve Introdução Histórica

A marinha portuguesa é um ramo das forças armadas Portuguesas dos mais antigos do mundo. Com mais de 700 anos de história e várias batalhas travadas a marinha portuguesa tem como missão a defesa militar do país em operações navais que podem ser integradas com outras operações dos restantes ramos das forças armadas. Desde o início do século XII a marinha portuguesa tem sido o ramo das forças armadas com maior preponderância. No seu início era muito usada em batalhas nomeadamente em rios para proteger o condado Portucalense, séculos mais tarde com os descobrimentos foi bastante importante na navegação marítima (descoberta do Brasil, chegada à Índia, descoberta dos Açores, entre outros), na proteção do território marítimo e no estabelecimento e utilização das rotas comerciais marítimas. Outros séculos mais tarde e já na primeira guerra mundial Portugal, fazendo parte desta guerra participou no combate do “Augusto de Castilho”. “O Augusto de Castilho, um arrastão de pesca a vapor, denominado Elite e que fora requisitado pelo Governo Português para serviço durante a guerra, classificado como patrulha de alto mar, foi um dos navios portugueses que mais encontros teve com submarinos alemães, sendo no último afundado.” (<http://www.marinha.pt/pt-pt/Paginas/default.aspx> - consultado em Janeiro de 2018).

Na segunda guerra mundial não houve acção por parte da marinha portuguesa visto Portugal ser um país neutro, no entanto, no fim da época colonial a marinha foi essencial na manutenção da paz em algumas regiões e na protecção dos combatentes portugueses noutras. Na actualidade Portugal fazendo parte da NATO passou com que a marinha portuguesa tivesse mais atenção e mais foco em operações mundiais no combate ao terrorismo.

4.2.4.2. A Marinha de Duplo Uso

A marinha de duplo uso é um conceito que visa proteger, vigiar e explorar os interesses nacionais relativamente ao uso do mar. A marinha de duplo uso divide-se em duas partes, a marinha de duplo uso com acção militar e a marinha de duplo uso de acção não militar. A marinha de duplo uso com acção militar consiste na armada militar, ou seja, na defesa militar do país em cenário de guerra e também no apoio à política externa do país. A marinha de duplo uso com acção não militar consiste em se focar na segurança e autoridade do estado no seu espaço marítimo promovendo a cima de tudo o desenvolvimento económico, científico e cultural bem como acção de salvamento levadas a cabo pela guarda costeira.

Segundo a doutrina oficial da armada, *“A marinha de duplo uso encontra a sua fundamentação legal originária na publicação do Alvará Real, de 15 de Novembro de 1802, que desenvolve um outro de 22 de Março de 1797, onde é determinado que os padrões-mores (antecessores dos actuais capitães dos portos, a quem cabia o exercício das funções de autoridade marítima) fossem propostos e escolhidos entre os oficiais da Armada. Desde essa altura, que a Marinha desempenha as típicas tarefas militares, em paralelo, com tarefas não militares, ligadas, não só, à segurança marítima e ao exercício da autoridade publica no mar, como também à investigação no âmbito das ciências do mar e à promoção e preservação da cultura marítima. Este modelo de actuação atravessou formas de organização do Estado e regimes políticos distintos. No séc. XXI, conheceu passos fundamentais com a publicação dos Decretos-Leis n.º 43/2002 e 44/2002, de 2 de Março, e da recente Lei Orgânica da Marinha, de Setembro de 2009. Esta afirma explicitamente, em sede preambular, dar “corpo ao paradigma da Marinha*

de <<duplo uso>>, materializado numa actuação militar e numa actuação não militar, privilegiando uma lógica de economia de esforço e de escala, bem como o desenvolvimento de sinergias, por partilha de conhecimentos e recursos”. Estes são requisitos particularmente relevantes, quando se sabe que os meios necessários para actuar no mar são inevitavelmente dispendiosos, optimizando-se ao máximo, assim, as mesmas estruturas. Neste contexto, é imperativo saber utilizar os meios da Marinha da maneira mais eficiente e eficaz, empregando-os de forma polivalente. Conforme se afirmava num Decreto Ministerial de 6 de Agosto de 1892, “possuindo o país, infelizmente, uma marinha pequena, aproveitar o que há na execução de serviços que podem praticar-se ao mesmo tempo e com a mesma despesa, não é só aconselhável, é uma obrigação indeclinável de quem pretende organizar e constituir, com o pouco que há, a base do muito que há a fazer.”¹⁰

Apesar da marinha de duplo uso deter muitos defensores é necessário perceber que existem ainda algumas questões legais por resolver nomeadamente a acumulação de funções e em relação à medição do poder e do policiamento marítimo. Com a expansão da plataforma continental é expectável que a marinha de duplo uso seja um instrumento cada vez mais utilizado e como tal necessitará de um regulamento mais eficaz na execução das acções em for necessário intervir.

4.2.5. Safety & Security

A segurança marítima e a administração do território marítimo implicam, igualmente, dentro do território da plataforma continental estendida a componente da segurança nacional. Neste contexto surge de forma abreviada os conceitos de “safety” e “security”. Apesar de a sua tradução para a língua portuguesa acarretar o mesmo significado (“segurança”), estes conceitos no léxico anglo-saxónico apresentam significados bastante distintos.

¹⁰Ver

http://www.marinhasplp.org/PT/asmarinhas/doutrinas/Documents/Marinha_Duplo_Uso%20%20Formato%20A4.pdf (acedido a 18 de Outubro de 2017)

Passo a explicar, “safety” prende-se com a segurança na navegação, com as condições gerais do navio e pelo respeito de normas criadas à circulação marítima. Pelo outro lado, “security” é conectado à segurança de pessoas e bens.

O termo “security” revela-se ser o mais importante e o mais necessário nos equilíbrios de ordem económica, social, ambiental e política. Pois, é, este termo que lida com as consequências de eventuais ataques piratas, guerras interestaduais, crises internacionais, exploração do solo e sub-solo marítimo, a re-delimitação de fronteiras marítimas e do terrorismo transnacional.

Em suma, é necessário trabalhar sobre este domínio para que se possa combater estes fenómenos indesejáveis sejam eles de carácter natural ou não, adequando o tipo de resposta necessária a cada situação e os meios a empenhar na resolução. O conceito de “segurança” é algo que muitas pessoas tornam como garantido graças à sua posição geográfica, e é necessário que essa mentalidade seja moldada e tenha capacidade de resiliência quando nos afastamos da nossa zona de conforto. O combate à insegurança marítima não é apenas uma questão de local, este requer um esforço global de responsabilidades recíprocas.

4.3. Domínio Oceânico Ambiental

4.3.1. Breve Introdução

“Portugal é um país com uma diversidade de flora e fauna considerável, por força das nossas circunstâncias climáticas, geológicas e biogeográficas, mas também por termos, ao longo dos séculos, convivido de forma relativamente harmoniosa com a natureza.” (VAZ, 2016)

“À semelhança de outros ecossistemas, existe um capital natural azul que é o stock de todos os recursos naturais marinhos e costeiros, e que está na base dos serviços desses ecossistemas. Os serviços dos ecossistemas marinhos incluem o fornecimento de alimentos (por ex. peixe), bio-recursos marinhos (por ex. farmacológicos), recursos naturais renováveis para produção de energia (por ex. vento e ondas) e para actividades

de lazer (por ex. surf, vela, mergulho); serviços da regulação da temperatura do ar; capacidade de sequestro de carbono e produção de oxigénio; serviços de suporte (por ex. para estabelecimento de aquacultura), entre outros. Mas este capital tem sido ameaçado por actividades como sobre-pesca, lixo marinho, ruído marinho, acidificação dos oceanos, pressão urbanística e poluição por efluentes e acidentes (por ex. ligados ao transporte ou exploração de petróleo). Se actualmente já existem todos estes problemas, o previsível crescente uso do mar e dos seus recursos precisa de ser balizado dentro de uma filosofia de sustentabilidade, pois é óbvia a interdependência entre os usos dos recursos e os próprios recursos (a sobre-pesca será um exemplo flagrante da necessidade de uma gestão sustentável que assegure peixe ao longo do tempo).” (VAZ, 2016)

Olhar para o oceano como um alvo potenciador de gerar emprego, investimentos e crescimento económico é apenas um caminho que Portugal deverá seguir. A importância de nos modernizados no que se concerne à maquinaria científica relacionada com o mar e a relevância de promover uma gestão sustentável aliada a um eficaz ordenamento do espaço marítimo fará com que Portugal e o espaço da plataforma continental estendida tenham um espaço de tempo maior tanto no prolongamento dos recursos a serem explorados como também na credibilidade perante a UE e os parceiros económicos mundiais que possam surgir.

4.3.2. A Plataforma Continental como fonte de recursos

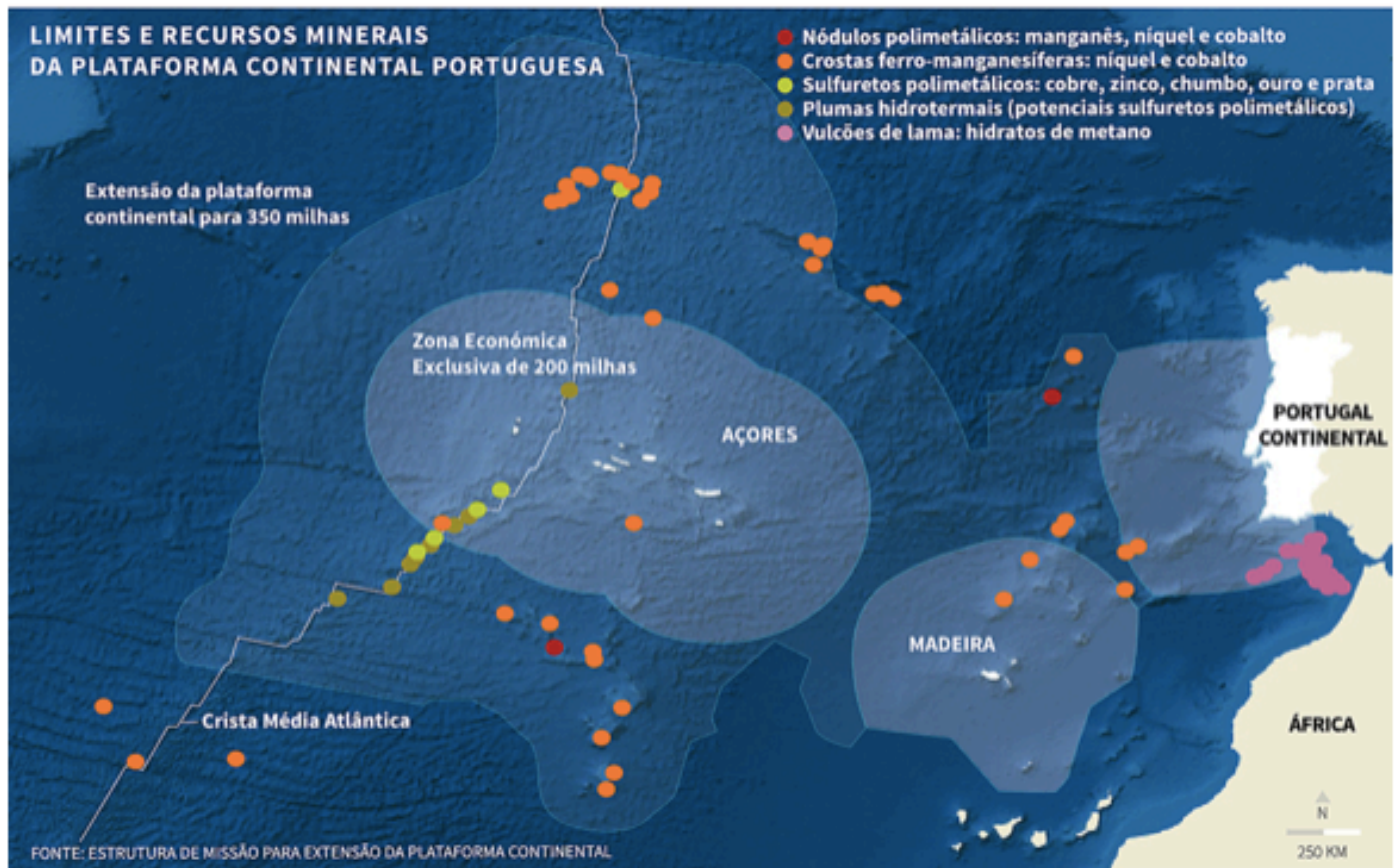


Figura 6 – Limites e Recursos Minerais da Plataforma Continental estendida Portuguesa. Fonte: “EMEPC”.

“Cientes de nos encontrarmos numa fase embrionária da prospeção do fundo do mar, existe a perspectiva de serem descobertos vastos recursos sobre a generalidade dos fundos marinhos, à medida que o nosso conhecimento sobre este espaço for aumentando. Estima-se que o potencial existente nas plataformas continentais seja elevado, não se restringindo este potencial apenas aos recursos minerais e energéticos, mas estendendo-se também aos recursos biogenéticos, devido às múltiplas aplicações, destes últimos, nos domínios das ciências farmacêuticas, médicas, biotecnológicas e bioquímicas.” (Silva 2012).

O conhecimento sobre o fundo marinho ainda está numa fase muito precoce sendo que as imagens óticas e acústicas são escassas e tudo na generalidade permanece por desvendar. Esta vantagem estratégica do inexplorado deve ser aproveitada por Portugal para alcançar novos rumos na investigação científica a todos os níveis.

4.3.2.1. Recursos Minerais

Os recursos minerais são provavelmente o maior recurso em abundância no fundo marinho e são também uma importante fonte de matérias-primas para as indústrias da transformação e construção. São materiais muito viáveis para o uso doméstico e industrial pois fornecem grandes quantidades de energia. É de conhecimento comum que os recursos minerais marinhos já contribuem de forma bastante positiva para a economia global e para as descobertas científicas em torno das doenças que mais afectam a população mundial.

Esta actividade ainda não se tornou economicamente viável porque a extração de grandes quantidades de minério ainda não é possível a grandes profundidades. O potencial que o minério já demonstra em pequenas quantidades dá esperança de quando for possível alcançá-lo a grandes quantidades e consequentemente trabalhado também.

“Nos domínios oceânicos profundos os principais recursos minerais conhecidos são essencialmente de quatro tipos: crostas ferromanganesíferas ricas em cobalto, nódulos polimetálicos, depósitos de sulfuretos maciços polimetálicos e sedimentos metalíferos. As crostas ferromanganesíferas ricas em cobalto (crostas Fe-Mn), formam-se maioritariamente por precipitação direta a partir da água do mar ou como precipitados hidrotermais, mas também por ação da atividade bacteriana em cima de substratos diverso (...). Os nódulos polimetálicos ricos em manganês, também designados por nódulos ferromanganesíferos abissais, consistem em concreções formados por camadas concêntricas de hidróxidos de ferro e manganês, resultantes da combinação da precipitação de metais a partir de água do mar e da incorporação de metais presentes nos sedimentos onde os nódulos se formam (...). Os sulfuretos maciços polimetálicos resultam da alteração hidrotermal da crosta oceânica jovem criada em zonas de fronteiras divergentes de placas. A água do mar, ao atravessar a crosta oceânica, aquece gradualmente e reage com as rochas por onde circula. Dessa interação resultam trocas químicas entre a rocha e a água do mar, a qual se torna progressivamente enriquecida em metais e sílica (...). Com um modo de formação análoga aos sulfuretos maciços, dos depósitos de sedimentos metalíferos resultam

também da precipitação de metais a partir de fluidos hidrotermais. Estes depósitos apresentam concentrações elevadas em zinco, cobre e prata” (“Extensão da Plataforma Continental”, 2012).

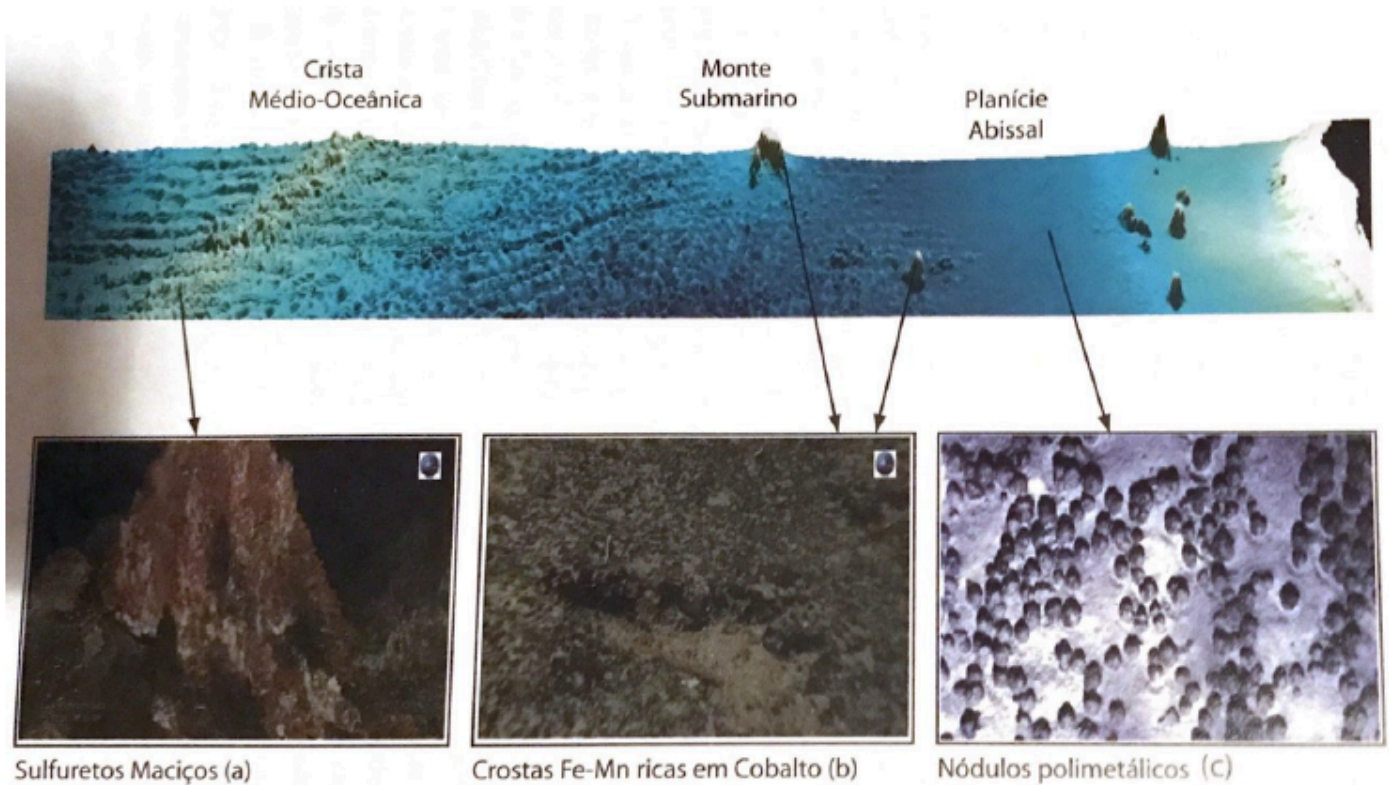


Figura I. 6. — Os principais recursos existentes em ambientes oceânicos. Reprodução da imagem (c) gentilmente autorizada por Woods Hole Oceanographic Institution.

Figura 7 – Principais recursos existentes em ambientes oceânicos. Fonte “Extensão da Plataforma Continental”, 2012.

Como podemos evidenciar na figura 6 todos estes quatro principais minerais fazem parte da extensão da plataforma continental portuguesa, o que garante uma ideia de valor significativa destes metais que podem ser usados em vários componentes, como telemóveis, painéis solares, veículos eléctricos, turbinas eólicas, entre outros.

A figura 7 representa os principais recursos existentes em ambientes oceânicos e onde os minerais se formam, esta figura é ideal para termos a noção que existem várias formas de obter os minerais em vários locais designados com diferentes formas de formação.

“Relativamente à plataforma continental de Portugal, apesar do conhecimento local sobre algumas ocorrências minerais cujo potencial é promissor, a sua caracterização como possível depósito, dimensão, tonelagem e concentração em metais com interesse industrial (incluindo a sua variação no espaço) é ainda desconhecida. Por outro lado, a futura exploração dos recursos minerais marinhos terá que satisfazer a condição de sustentabilidade, cuja definição terá que ser estabelecida com base em parâmetros que possam ser aferidos cientificamente. Assim, o desenvolvimento de novas atividades económicas relacionadas com o mar profundo assenta em dois pilares fundamentais e transversais a outros domínios de atividade: conhecimento e inovação tecnológica. Ambos constituem a base para o acesso estratégico à plataforma continental portuguesa que, apesar de vasta, é caracterizada por profundidades médias superiores a 3000 m.” (MADUREIRA, 2017).

A opinião de MADUREIRA vem assim ao encontro da grande questão desta dissertação, se Portugal será capaz de explorar todos estes potenciais assente numa ideologia de sustentabilidade e de manutenção dos recursos a longo prazo. É evidente que Portugal terá de encontrar uma forma entre a obtenção de riqueza monetária e o estabelecimento de parâmetros científicos para que todas as acções possam ser executadas e viáveis.

4.3.2.2. Recursos energéticos não renováveis

“Atualmente, o petróleo e o gás são responsáveis por 56% da matriz energética mundial, suprimindo mais de 96% da necessidade energética do setor de transporte. Atendem a 64% da necessidade energética do setor industrial e respondem por 25% da geração elétrica mundial. A maioria dos produtos manufaturados do mundo contemporâneo decorre dos derivados de petróleo e petroquímicos.” (Fonte: Panoramas Setoriais 2030 Petróleo e Gás, pp 94).

Quando falamos em recursos energéticos não renováveis nos oceanos falamos essencialmente destes dois, o petróleo e o gás. Estes recursos energéticos são o motivo de muitas disputas e quezílias no mundo. Estes recursos apresentam sempre

comportamentos cíclicos e voláteis pelo que o seu preço está sempre em oscilação devido a factores políticos, mas a cima de tudo geopolíticos.

Esta quase total dependência destas forças motrizes faz com que seja necessário pensar a longo prazo. As energias renováveis ditas limpas estão a percorrer um brilhante caminho, no entanto, estas não têm a capacidade energética de alimentar a máquina global. É necessário fazer essa transição, no entanto, sabemos que demorará vários anos, pelo que é imprescindível fazer bom uso dos recursos energéticos não renováveis.

Portugal e a plataforma continental estendida são um vasto território onde explorar estas potencialidades será uma vantagem. Com o novo caso em Aljezur e as suas prospecções de petróleo somos capazes de afirmar que Portugal poderá ser capaz de reduzir as suas importações de petróleo de forma a aproveitar a produção nacional. No entanto, nos últimos trinta anos surgiu uma descoberta de uma nova forma de energia os hidratos de metano. O aumento da investigação do fundo marinho permitiu que se descobrisse esta nova forma de energia.

“O tipo de ligação intermolecular é similar à estrutura do gelo comum, no entanto o arranjo geométrico das moléculas de água forma uma estrutura que encerra os gases que outrora estavam em solução na água. Embora não haja ligações entre a água (hospedeiro) e o metano (hóspede), a estrutura estável do clatrato impede que o gelo derreta quando exposto a temperaturas superiores a 0°C, desde que a pressão e a concentração de gases sejam elevadas. Tais condições são encontradas em margens continentais, na região de sedimentos marinhos, locais em que a lâmina de água atinge meio quilómetro (0,5 km) de profundidade.” (Fonte “Aproveitamento Energético do Hidrato de Metano”, 2015).

“O futuro incerto do petróleo como fonte de energia acessível (esgotamento futuro de muitos grandes reservatórios, problemas do Médio Oriente sem solução à vista, tendência ascendente sustentada dos preços) explica que os hidratos de metano são cada vez mais vistos como uma apetecível fonte alternativa de gás natural a explorar. Todavia, constrangimentos geotécnicos e ambientais severos desincentivaram até agora a indústria do gás de avançar na extracção a grande escala do gás metano a partir dos hidratos, sobretudo os do reservatório oceânico. De facto, dois factores

negativos estão associados à desestabilização natural ou provocada dos hidratos de metano: a subsidência e o colapso dos sedimentos dos taludes continentais, e o risco de libertação do metano para a atmosfera. É um gás com efeito de estufa vinte vezes mais potente que o dióxido de carbono, capaz de iniciar um processo que poderia levar a produzir um aumento brutal do aquecimento climático em curso.” (Fonte: “Os Hidratos de Metano: Fonte Energética do Futuro ou Fonte de Risco Ambiental”, pp 80).

Em suma, as explorações dos hidratos de metano podem vir a ser uma grande capitalização para o estado português, mas também um desastre em termos ambientais porque ainda não existem mecanismos totalmente seguros para a sua exploração. Mais uma vez nos deparamos com a premissa da sustentabilidade e de realizar os projectos sem prejudicar o meio ambiente. O mesmo se assume em relação ao petróleo e ao gás natural, pois têm uma grande relevância económica e o seu progressivo esgotamento em terra aliado às dificuldades e guerras geopolíticas para o obter elevarão a sua procura no mar.

4.3.2.3. Recursos Biogenéticos

Os recursos biogenéticos conhecidos presentes no fundo marinho são ainda uma pequena ideia do que está por descobrir e do que está por desenvolver. Actualmente os fundos marinhos são hoje, monetariamente bastante valiosos, visto que com as descobertas que se tem realizado sobretudo ao nível da farmacologia, a maior parte das empresas têm vindo a competir na compra dos microrganismos extraídos das grandes profundidades apenas com o intuito de os estudar e desenvolver a biotecnologia. A procura é tanta sobre este recurso que segundo o jornal El País uma empresa mundial detém cerca de 47% da totalidade das patentes de espécies marinhas.

Como se pode evidenciar na figura 8, onde o gráfico (a) representa o número de espécies com alguma patente e o gráfico (b) a evolução das sequências genéticas patenteadas, o crescimento por este recurso e o conhecimento que se adquiriu sobre o mesmo teve um crescimento exponencial nas últimas duas décadas passando de 2002

de cerca de 100 espécies patenteadas para cerca de 900 em 2017 e de em 2002 serem cerca de 1500 sequências genéticas patenteadas para cerca de 13000 em 2017.

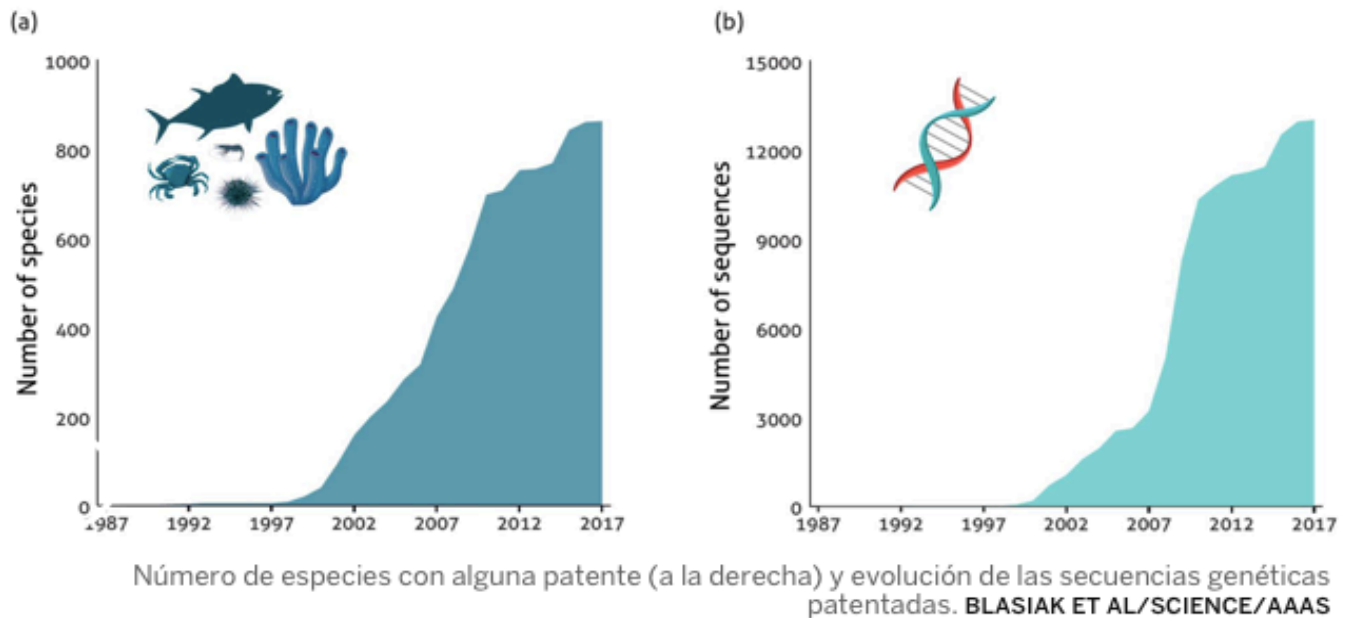


Figura 8 – Número de espécies com alguma patente e evolução das sequências genéticas patenteadas. Fonte: Jornal “El País”

As aplicações dos recursos genéticos não param de aumentar e não é só na farmacologia como já referi, mas também em outras áreas nomeadamente na agricultura, na alimentação, na cosmética e na química. A importância que este recurso tem na plataforma continental estendida é massiva. Para além das várias aplicações do recurso, a importância que este tem em criar substâncias que podem tratar doenças inflamatórias, a possibilidade de tratar células cancerígenas traz para Portugal um potencial económico, de conhecimento e desenvolvimento tecnológico gigante já não falando na prolongação da vida humana e na forma de tratar doenças que antes se achavam mortíferas.

4.3.2.4. Energias Renováveis

No momento em que tanto se discute a sustentabilidade do planeta, a pegada ecológica, as alterações climáticas, a escassez dos recursos entre outros aspectos negativos, as fontes de energias renováveis surgem hoje num pedestal na possibilidade de obtenção de energia limpa e tanto ou quanto mais barata. Em relação ao oceano quando falamos de energias renováveis falamos da energia das ondas e da energia do vento.

A energia das ondas é relativa às ondas sendo que estas são formadas pelo sopro dos ventos sobre a superfície da água. O tamanho das ondas geradas depende da velocidade do vento, da sua duração e distância. O movimento da onda, ou seja, o movimento da superfície da água transporta o que se designa de energia cinética (energia do movimento) que pode ser aproveitada por dispositivos próprios para o efeito.

“Os dispositivos para a obtenção deste tipo de energia podem ser colocados na costa (onshore), em águas pouco profundas (nearshore) ou ao largo, em águas mais profundas (offshore). Os dispositivos costeiros têm algumas limitações, como as que resultam da sua localização, do impacto ambiental e visual e da redução da sua potência geradora de energia. Já os flutuantes, ao largo, têm um menor impacto visual, mas acarretam maiores dificuldades ao nível da manutenção, transporte de energia para a costa e procedimento de ancoragem ao fundo. Em Portugal, país pioneiro ao nível da investigação nesta matéria, as condições físicas apenas possibilitam a produção energética a partir das ondas. Com efeito, o País beneficia de um conjunto de aspectos favoráveis a essa exploração, nomeadamente: a abundância do recurso; a dimensão da plataforma continental; a concentração de população, actividades e infra-estruturas perto da costa; a localização (costeira) dos estaleiros e a existência de portos; a densidade da rede eléctrica na faixa costeira, entre outros.” (FERREIRA, 2011).

No relatório da Comissão Estratégico dos Oceanos são identificados à energia das ondas em Portugal os seguintes pontos fortes:

- As condições naturais favoráveis (à instalação de parques de dispositivos de produção de energia das ondas);
- A fácil ligação à rede eléctrica nacional, que se apresenta mais densa junto à costa, e a localização de portos e estaleiros, próxima dos locais de produção energética;
- O investimento que tem vindo a ser realizado em investigação, tecnologia e formação.

A energia eólica offshore é hoje reconhecida como uma grande potência no que toca à energia mais limpa e inesgotável. Sendo as zonas do alto mar e do litoral, as zonas que mais abundam em ocorrência de vento, foi de forma natural que a transição da terra para o mar se realizou.

“Apesar de o investimento nos parques eólicos no mar ser muito superior ao dos construídos em terra, a produção de energia é aí bastante mais elevada, compensando o custo mais alto. Durante muito tempo, este potencial esteve subaproveitado, por falta de conhecimento e de incentivos, assim como pela falta de sensibilização para os problemas ambientais.” (FERREIRA, 2011).

A plataforma continental estendida caso se venha a verificar terá novamente um impacto energético e socioeconómico massivo. As condições físicas propícias, os reduzidos prejuízos ambientais, as facilidades de escoamento de energia, os custos de produção mais baixos, estabilidades nos preços da energia, a criação de milhares de postos de emprego e a capacidade de produção de energia fará com que Portugal possa reduzir muito a sua dependência de energias fósseis.

De acordo com a empresa MHI Vestas, estes anunciaram que vão providenciar três das suas melhores turbinas eólicas para o parque eólico offshore no nordeste de Portugal. “WindFloat Atlantic is expected to be built 20 kilometers from shore at a sea depth of 100 meters and to generate enough electricity for the equivalent of 18,000 homes. However, while this will contribute greatly to Portugal’s aim of being carbon neutral by 2050, MHI Vestas believe that its greatest benefit will be the data and experience provided through its installation and commissioning techniques, turbine performance, foundation performance, main component interactions, and ultimately,

its power production.”(Fonte:<https://cleantechnica.com/2018/09/14/mhi-vestas-opens-innovative-offshore-wind-farm-signs-floating-wind-order/> - Consultado em Setembro de 2018).

É verdade que estas duas energias renováveis ainda estão a dar os seus primeiros passos e que os projetos criados, mais sobre a energia das ondas, estão a dar os seus primeiros frutos, penso que estamos perante umas das respostas mais sensatas às energias que devemos implementar e usar e assim dessa forma dar um novo uso aos parques eólicos onshore cada vez mais desactualizados e degradados.

4.3.3. Principais Pressões e Impactos da Plataforma Continental Estendida

4.3.3.1. Breve Introdução

Os principais impactos e pressões derivam sempre das actividades humanas. As relações de causa-efeito, que as actividades humanas têm nos impactos e pressões ao estado do meio marinho, são bastante importantes para conseguirmos criar propostas e estabelecer metas ambientais adequadas às necessidades de cada problema.

A plataforma continental estendida é assim caracterizada por pressões e impactos como, a alteração de habitats, o ruído submarino, a contaminação das águas, a extração excessiva de espécies, a invasão de espécies exóticas, o lixo marinho, entre outros. Apesar de existirem milhares de formas de danificar ou prejudicar o ambiente marinho, as formas que referi são as mais significativas e as que têm ao longo do tempo criado mais dificuldades e mais prejuízos e danos físicos.

O relatório do Programa das Nações Unidas para o Ambiente estimava que em 2005, 6,4 milhões de toneladas de resíduos eram despejados nos oceanos e mares e que pelo menos 267 espécies eram afectadas por dia por este despejo de lixo. Por dia eram cerca de 8 milhões de itens deitados aos oceanos sendo que desses 8 milhões, 5 milhões tinham origem nos navios.

A questão do lixo é a mais preponderante neste caso, porque para além se tornar num ciclo vicioso, a quantidade de implicações que esta acção tem são infindáveis, desde a morte de espécies, a alteração genética das mesmas, à alteração das hormonas e ciclos de reprodução, ao transporte de espécies exóticas no lixo para outras partes do planeta e a saúde pública que é afectada pelo lixo que dá à costa, põe em causa actividades económicas que tomamos como garantidas como o turismo e a pesca por exemplo.

4.3.3.2. Alteração de habitats

A alteração dos habitats marinhos prende-se essencialmente com a artificialização da costa. Com o aumento significativo de população a viver nas zonas costeiras e a procura de regiões costeiras para turismo fizeram com que a destruição de locais de nidificação e de habitat fosse uma realidade puro de mais evidente. A questão da danificação dos recifes de coral onde milhares de espécies vivem ou até a nidificação das tartarugas em zonas costeiras são alguns dos exemplos que podemos dar a este nível. Estes acontecimentos vêm provocar um desequilíbrio enorme no ambiente marinho. Sofre-se alterações na cadeia alimentar, espécies ficam extintas, espécies que estavam consideradas como fora de perigo estão agora em vias de extinção e milhares de espécies morrem pelo lixo abandonado na zona costeira que vai parar ao mar e consequentemente matando mais uns milhares de espécies marinhas.

4.3.3.3. Ruído Submarino

O ruído submarino é uma pressão na plataforma continental estendida ainda com pouca relevância, segundo a diretiva do quadro estratégia marinha (QEM) “*não existem fontes de ruído que possam influenciar os habitats dos grupos que vivem no leito e no subsolo marinhos...*”. No entanto, a área do atlântico norte, é coberta por uma rede de rotas marítimas muito densa e os estudos apontam que ainda não é possível retirar conclusões de como o barulho emitido pelos navios afecta as espécies marinhas, mas que existem espécies como os golfinhos e baleias que usam o som para navegarem e

localizarem o seu alimento e ficam confusos e desorientados com o barulho emitido pelos navios. Assim como, existem os golfinhos e as baleias podem existir outras espécies ainda desconhecidas ou com pouca informação que sejam gravemente afectadas pelo ruído. É imperativo que se realizem estudos sobre as espécies presentes na plataforma continental estendida para que sejam criados padrões de necessidades que as espécies precisam para viver.

4.3.3.4. Contaminação das águas

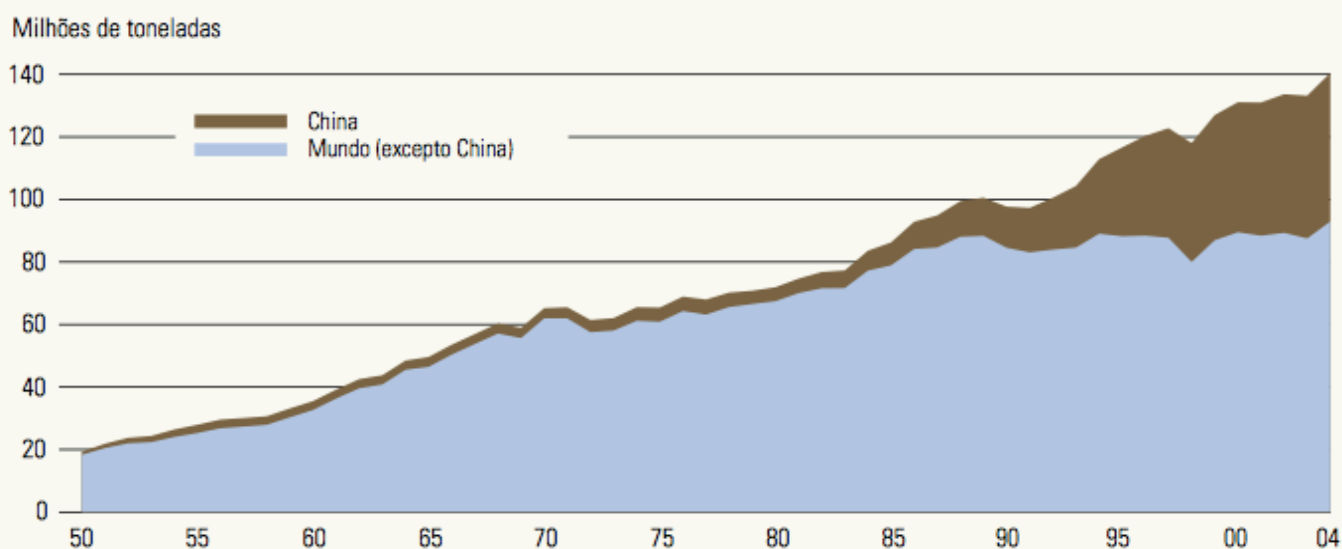
Segundo o QEM, sobre a contaminação das águas por compostos sintéticos e de substâncias e compostos não sintéticos, *“Não existe informação disponível relativamente à introdução de compostos sintéticos e de substâncias e compostos não sintéticos na subdivisão da Plataforma Continental Estendida...”*. O mesmo é dito sobre os contaminantes nos peixes e mariscos para consumo humano *“Não existe informação disponível relativamente aos níveis de concentrações dos contaminantes nos peixes e mariscos para consumo humano na subdivisão da Plataforma Continental Estendida...”*.

Apesar desta informação, a contaminação das águas é algo que se deve prever e antecipar, observando as fontes potenciais de contaminação. Os navios como fonte de lixo e descargas de poluentes não autorizadas, as fugas de gás ou petróleo precedentes de acidentes em plataformas de extração, as correntes marítimas que podem deslocar um problema ambiental de uma parte do mundo para outra são alguns exemplos das calamidades que podem ocorrer. A legislação sobre a contaminação das águas é antiga, alguma inexistente e outras ineficaz. É preciso que a UE tome a iniciativa de desenvolver políticas comunitárias integradas sobre as águas mais capazes de defender as políticas ambientais previstas para o mar. A delegação de poder é ainda uma desvantagem sobre este assunto pois fica mais difícil monitorizar o estado de contaminação das águas. É evidente que para uma política ambiental ou directiva ambiental ser eficaz, é preciso uma acção coerente da UE, do Estado-Membro, da autarquia local e do cidadão como participante público.

4.3.3.5. Extração excessiva de espécies e invasões de espécies exóticas

A sobrepesca e a pesca ilegal e destrutiva é o que se entende por extração excessiva de espécies. Quando os limites biológicos de segurança não são cumpridos, isto é, desde o nascimento da espécie até ao crescimento regulado para ser capturado não é realizado afecta todo o processo de renovação de espécies podendo levar à extinção da mesma. Segundo a FAO *“Aproximadamente 52 por cento dos recursos pesqueiros marinhos do mundo, estão “totalmente explorados”, ou atingiram o máximo admissível, enquanto que os outros 28 por cento dos stocks são “sobrepescados”, esgotados ou em via de recuperação”*

Pesca de captura e produção piscícola mundial



A produção mundial de peixe proveniente da pesca de captura e da aquicultura atingiu o seu máximo em 2006 com mais de 143.6 milhões de toneladas.

Figura 9 – “Pesca de captura e produção piscícola mundial”. Fonte: FAO

Apesar de os dados da figura 9 terem sido apresentados à mais de uma década, são bastante relevantes para entendermos que este recurso é finito e que está

praticamente a esgotar-se. Em pouco mais de 50 anos a captura de peixe passou de 20 milhões de toneladas para 140 milhões de toneladas. Não é possível continuar com este tipo de abuso aos limites biológicos das espécies. Grande parte desta captura de espécies marinhas é realizada no atlântico norte na zona da plataforma continental estendida, por isso, Portugal terá mais um problema em mãos para resolver de forma coerente. A pesca e a aquacultura são uma economia que desempenha um papel fundamental no sustento de milhões de pessoas por todo o mundo e em Portugal é um factor relevante para a nossa economia. Contrabalançar o aspecto económico com a protecção ambiental vai ser uma tarefa difícil, porque segundo Vieira *“Portugal consome mais produtos da pesca do que os que consegue obter nas suas águas.”*

Em suma, é necessário criar uma mentalidade onde a exploração comercial das populações de peixes e moluscos não ultrapassem os seus limites biológicos, sendo que para tal seja necessário criar medidas de longo prazo que garantam uma exploração sustentável (e sustentável não quer dizer só aquacultura), uma elevada produtividade a longo prazo e que o tempo saudável de crescimento das espécies seja respeitado.

A segunda ameaça à biodiversidade é a introdução de espécies invasoras. Espécies invasoras são espécies que não são originárias daquela área geográfica, mas que por alguma razão intencional ou accidental se introduziram em outro habitat. As espécies invasoras são a causa de grandes lesões muitas delas irreversíveis aos habitats nativos e podem na sua generalidade afectar a saúde pública.

As características de espécies invasoras são na sua generalidade a fácil colonização do habitat e a sua rápida uniformização biológica, ou seja, para além de crescerem rápido e em grandes quantidades muitas das vezes aniquilam qualquer espécie que esteja presente naquele território. As espécies invasoras podem ser assim um grande problema às actividades económicas ligadas ao mar.

A introdução destas espécies invasoras ocorre por várias razões nomeadamente, pelo tráfico ilegal de animais (no caso da plataforma continental estendida falamos essencialmente de animais aquáticos), pelo transporte no lixo marinho que se encontra à deriva nos oceanos e à mercê das correntes marítimas, pelo transporte em navios porque muitas das espécies colam-se aos cascos dos barcos e viajam milhares de

quilómetros e pela aquacultura visto que muitas das vezes quem pratica esta acção não têm o conhecimento suficiente para saber se pode introduzir aquela espécie naquele habitat e consequentemente colocar em risco a sobrevivência de espécies autóctones.

Segundo o QEM, *“não se espera que as espécies que sobrevivem nos cascos dos navios consigam desenvolver-se naquelas profundidades e colonizar o leito e subsolo marinhos da subdivisão da Plataforma Continental Estendida.”* No entanto, Portugal não só irá ganhar dividendos com o leito e subsolo marinhos da plataforma continental estendida pelo que esta ameaça é bem real por exemplo à actividade como a pesca e precisa de ser enfrentada com seriedade e medidas que reduzam o impacto na biodiversidade nativa.

4.3.3.6. Lixo Marinho

O programa das nações unidas para o ambiente (UNEP) define lixo marinho como um conjunto de materiais sólidos persistentes que são introduzidos no ambiente marinho de forma intencional ou accidental e que atingem posteriormente as zonas costeiras. O plástico apresentou-se ao mundo por volta da década de 50 do século passado e desde aí que o número de aplicações que o plástico teve fez com que a sua produção crescesse exponencialmente. Na actualidade o plástico tornou-se talvez no maior problema ambiental que a humanidade enfrenta. Nós humanos não prestamos a devida atenção a prevenir as descargas de lixo feitas quando sabíamos que o material não é biodegradável e que afectaria as actividades económicas no ambiente marinho e a saúde pública nas zonas costeiras.

O lixo marinho mais comum que se encontra a circular nos oceanos são as beatas de cigarro, os sacos de plásticos, equipamentos de pesca e as embalagens plásticas de comida (como se pode evidenciar na figura 9 em anexo). Como já referido anteriormente o Atlântico Norte é uma área geográfica em que o tráfego marinho tem um volume muito significativo face a outros locais no mundo (ao nível do turismo, pesca e transporte de contentores), e segundo a UNEP a fonte do lixo marinho tem cerca de 20% de origem no mar e os restantes 80% origem terrestre. *“Aterros sanitários, rios e*

cheias, emissários industriais, descargas de água pluvial, águas residuais não-tratadas, lixo nas praias, turismo nas zonas costeiras e a indústria de pesca são as principais atividades terrestres que lhe dão origem.” (NEVES, 2013).

Como se pode evidenciar na figura 11, a zona do atlântico norte não é muito afectada pelo lixo marinho no que diz respeito às descargas de lixo que vão acabar no mar por via dos rios. No entanto, existem outras zonas no mundo como o sudeste asiático e a América Central que têm índices muito elevados de poluição. Essa poluição afecta-nos indirectamente, pois, o lixo marinho é capaz de viajar através das correntes marítimas (lixo que afunda e circula a baixas profundidades) e pela força do vento (lixo que boia e é transporta pela força do vento nas águas).

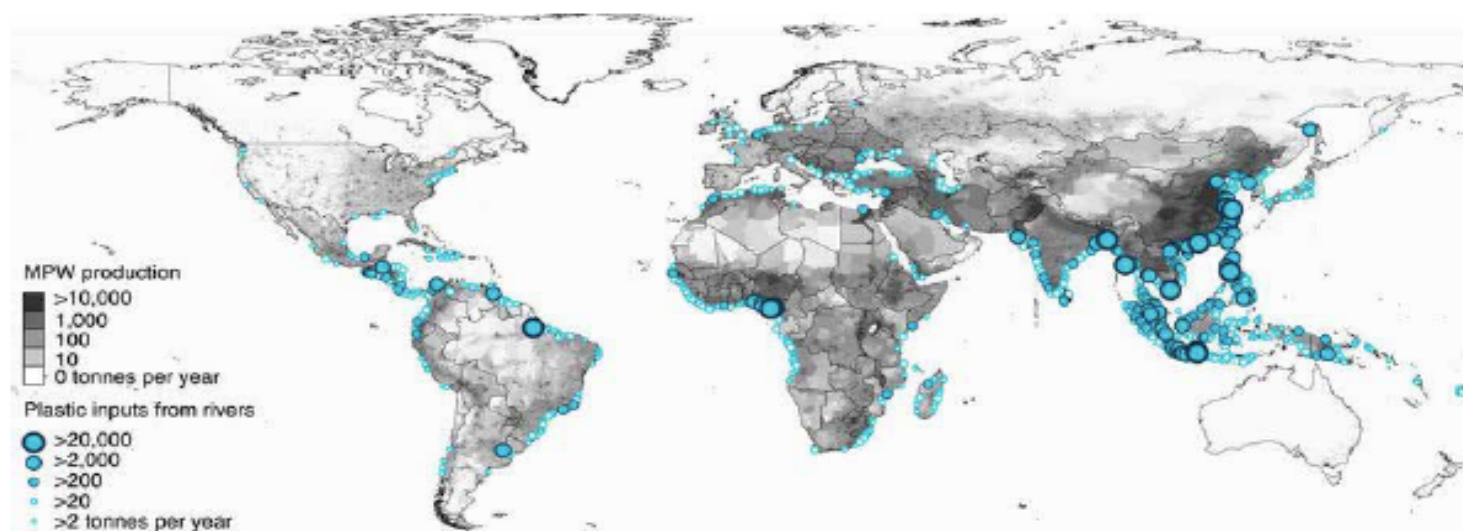


Figura 11 – “Estimativa de toneladas de lixo que chegam aos oceanos por via dos rios” (Fonte: UNEP)

Desta forma, o lixo marinho proveniente na plataforma continental estendida e no mar Português pode ter sido despejado na América Central. A conjugação das correntes oceânicas, a força do vento e a rotação da terra faz com existam zonas preferenciais de acumulação deste lixo marinho.

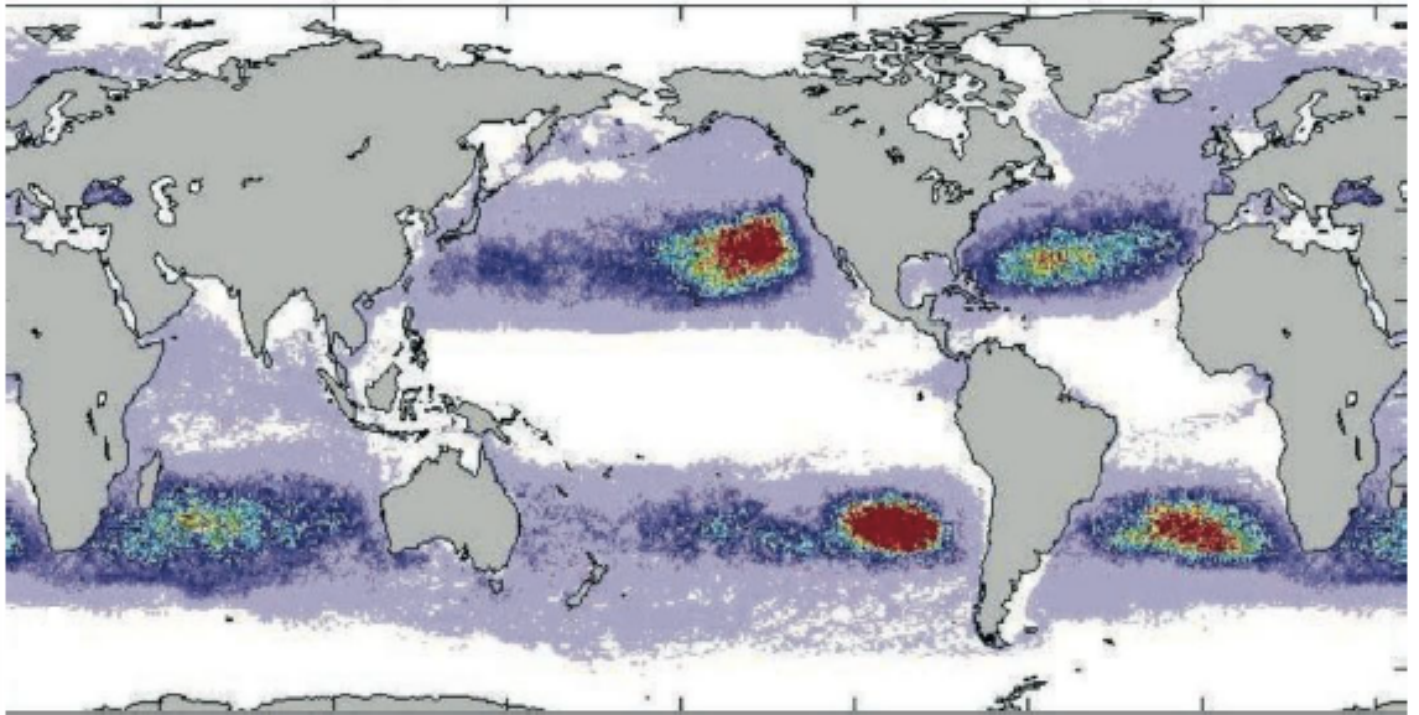


Figura 12 – “Os cinco grandes giros oceânicos”. Adaptado NEVES, 2013

Na oceanografia, um giro é um grande sistema de correntes oceânicas em circulação. Os giros são causados pelo efeito coriolis. A figura 12 apresenta os cinco principais giros oceânicos sendo que no Atlântico Norte existe um que atravessa todo o oceano.

“Um estudo efetuado por Moore, et al. (2001) constatou que no Giro, a concentração de plástico era 6 vezes maior que a concentração de plâncton, colhido à superfície do oceano com 0,333 μ m de malha, evidenciando a dimensão do problema do lixo marinho, que até à data era desconhecido. Tal conclusão é em parte suportada por Davison e Asch (2011) que realçam uma diferença de 11,6% de microplásticos ingeridos por espécies pelágicas que migram verticalmente, em comparação com 4,8% das espécies que não migram para a superfície mais poluída da PGP. Deste modo o lixo marinho é difundido por todo o tipo de ambientes marinhos a um nível global, incluindo zonas remotas (Thompson, et al., 2004). A título de exemplo, em 2006 um pedaço de

plástico proveniente de um avião abatido durante a Segunda Guerra Mundial, em 1944, foi encontrado no estômago de um albatroz que estava a quase 10 mil quilómetros de distância do avião (Barnes, et al., 2009).” (Citado por NEVES, 2013).

As grandes quantidades de lixo e a sua vasta distribuição pelos oceanos têm provocado enormes impactes na biodiversidade marinha (ver figura 13,14 e 15 em anexo). O lixo marinho pode ferir ou provocar a morte às espécies marinhas. A ingestão do lixo, as infeções que derivam dessa ingestão, o emaranhamento no lixo marinho por parte das espécies que pode levar à perda de membros, morte ou feridas que provoquem uma morte lenta e dolorosa são tudo acontecimentos que comprometem a capacidade das espécies se reproduzir, se defender, nadar, migrar, digerir a comida ou inclusive serem incapazes de caçar para se sustermem. Tendo em conta que estamos a falar de milhares de milhões de itens de lixo é de fácil percepção que a quantidade de espécies marinhas que são afectadas pelo lixo põe em perigo espécies em que as populações já estavam afectadas pelo seu tamanho.

Neste sentido tem se vindo a trabalhar em prol da limpeza dos oceanos. A direcção geral dos recursos marítimos (DGRM) que faz parte do ministério do mar tem vindo a trabalhar nestes assuntos de forma muito objectiva e eficaz. A DGRM tem trabalhado muito sobre a convenção para a protecção do meio marinho do atlântico norte (OSPAR). O objectivo principal da OSPAR é reduzir significativamente o lixo marinho na área marítima da OSPAR (ver figura 16 em anexo) até níveis que não danifiquem o meio ambiente até ao ano de 2020. Para que este acontecimento seja possível a comissão da OSPAR apoiada pela DGRM criaram um plano de ação regional (RAP) com as seguintes áreas de ação abordadas (fonte <https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/as-pem-lixo-marinho> acedido a 4 de Abril de 2018):

- Instalações de recepção portuária;
- Desperdícios da indústria pesqueira;
- Penalizações por deitar lixo no mar;
- 'Fishing for litter' (embarcações de pesca recolhem lixo marinho);
- Artes de pesca perdidas e abandonadas no mar;

- Hotspots de lixo flutuante;
- Educação e divulgação;
- Melhor gestão de resíduos;
- Escorrência de esgotos e águas pluviais;
- Redução de itens de uso único;
- Remoção de microplásticos / objetivo zero perdas de 'pellets';
- Redesenho de produtos nocivos.

Outro projecto relevante para a salvaguarda dos espaços marítimos europeus e neste particular caso o mar português e a plataforma continental estendida é o projecto lançado pela UNEP (organização que coordena todas as ações ambientais da ONU) denominado de “CleanSeas” que pretende eliminar as duas maiores fontes de lixo marinho até 2022, os denominados microplásticos e os plásticos descartáveis. Este projecto tem tido grande repercussão mundial e está a ser aceite e trabalhado em Portugal.

Definir metas para cada um dos países e para cada indústria desses mesmo países tem de ser uma estratégia a utilizar pois cada situação varia consoante o que se produz, de que maneira se consome e de que maneira se deita fora o excedente do que se consumiu. Eliminar os microplásticos na linha de produção ou utilizar plásticos reciclados de outros plásticos podem ser opções viáveis para uma grande redução no lixo marinho. As taxas sobre os sacos de plástico é um exemplo de como uma medida pode correr bem, visto que segundo a agência portuguesa do ambiente (APA) mais de 70% dos consumidores portugueses reutilizaram os sacos de plástico e mais de 60% admite ter comprado sacos reutilizáveis. A medida da taxa está em vigor em Portugal desde 2015 e tem sofrido alterações desde então visto que segundo a comissão europeia uma das medidas a concretizar é que cada pessoa até 2019 não consuma mais que 90 sacos por ano e até 2025 não seja atingido o valor de 40 sacos por pessoa por ano.

A adopção deste tipo de estratégias é o caminho a seguir para atacar o problema dos plásticos que inundam os nossos oceanos, a UNEP dá assim a conhecer dez estratégias muito importantes para combater o lixo marinho:

- Apelar ao reforço de legislação que ajude a combater o lixo marinho;
- Acabar com o tabaco nas praias;
- Defender o investimento financeiro em pesquisa de desenvolvimento de materiais não tóxicos;
- Deixar de deitar lixo em locais inapropriados;
- Pedir para investir em infraestruturas de gestão de resíduos;
- Deixar de usar sacos de plástico;
- Recorrer aos sacos reutilizáveis;
- Divulgar o verdadeiro custo dos plásticos descartáveis em produtos;
- Ajudar a limpar as praias e as costas marítimas;
- Reciclar;

Como dizia Winston Churchill “contruir pode ser a tarefa lenta e difícil de anos. Destruir pode ser o acto impulsivo de um único dia”. Construamos um futuro baseado na preservação e na sustentabilidade e adoptemos medidas que travem a poluição.

4.4. Desafios de Portugal para a Plataforma Continental Estendida

4.4.1. Portugal e a sua dinâmica de desafios

4.4.1.1. Breve Introdução

Após analisadas as implicações geopolíticas e ambientais sobre a plataforma continental estendida, não se poderia deixar de analisar os desafios que podem decorrer

directamente desta extensão. O Conceito Estratégico de Defesa Nacional (2013) referencia como ameaças e riscos, o terrorismo transnacional, a pirataria, a criminalidade transnacional organizada, a proliferação de armas de destruição massiva, a multiplicação de estados frágeis e de guerras civis, os conflitos regionais, o ciberterrorismo e cibercriminalidade, as disputas por recursos naturais escassos e os desastres naturais e as mudanças climáticas.

A verdade é que um desafio pode e deve ser considerado como uma ameaça ou um risco, no entanto, segundo GRAÇA (2015) Portugal é um país com muita experiência nesta tomada de decisões que nem sempre foram favoráveis aos nossos desejos. Segundo o autor, Portugal como nação marítima histórica nunca foi capaz de manter a sua riqueza. *“Assim, pode-se dizer que os Portugueses tiveram um incessante grande desafio na medida em que, sendo um país europeu tão pequeno, periférico e geograficamente encurralado, com escassa demografia e muito pequeno mercado interno, durante séculos tiveram de lidar com uma sucessão de desafios derivados para os quais, no final, como povo, não foram capazes de formular uma resposta eficaz para aumentar e manter a riqueza nacional ao longo da história como outros países europeus têm feito.”* (Graça, 2015, pp 3).

Sendo que Portugal, atravessa já há vários anos um desafio colossal de gerir a dimensão do território marítimo português (a actual plataforma continental) é expectável que em pleno século XXI as tomadas de decisão sejam feitas de uma forma mais apoiada, seja no conhecimento adquirido através da investigação ou no apoio em entidades económicas credíveis.

4.4.2. Desafios Externos

Desafios externos são o conjunto de decisões que as políticas públicas do mar português dão face a acontecimentos ou factores influenciados por políticas internacionais. Um exemplo claro desta definição foi a submissão da proposta de extensão da plataforma continental por parte de Portugal às nações unidas. Pode-se inclusive afirmar que esta submissão foi o primeiro desafio externo nesta nova jornada

marítima portuguesa, pois com esta entrega Portugal afirmou-se como um país marítimo, forte e capaz de gerir o seu território.

Outro desafio externo decorrente desta submissão é a Política Marítima Integrada Europeia que foi criada em 2007. Para GRAÇA (2015), *“Portugal terá de lidar no futuro com uma dura realidade de tomada de decisão política comum cujos critérios de votação proporcional dependem das demografias nacionais dos Estados europeus e não das suas respectivas áreas marítimas nacionais. Na verdade, a imensidão do mar Português - por exemplo, em comparação com os mares alemão ou espanhol - não corresponde à sua importância na hierarquia votante da União Europeia, o que significa que as futuras políticas marítimas portuguesas são mais vulneráveis a um possível, na verdade provável, caminho de soberania compartilhada europeia sobre questões marítimas.”*

Este desafio mostra que mais uma vez as políticas públicas do mar português fraquejaram perante questões externas que se levantaram pondo em causa as capacidades de Portugal para desenvolver a sua economia marítima.

Como já referi nesta dissertação, os EUA são um aliado, no entanto, surgem nesta situação como um desafio para Portugal. Segundo GRAÇA (2015) *“Outro desafio vem do vizinho mais próximo de Portugal no Atlântico Oeste, os Estados Unidos, cujo poder de exploração marítima científica e económica é incomparável.”* Aqui, a questão prende-se com dois factores muito importantes a opção estratégica europeia, ou a opção estratégica atlântica. Atendendo que, segundo o autor já referido, um outro desafio externo para Portugal é a rede em que está envolvido com os países de língua portuguesa nomeadamente a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), Portugal poderá estar perante um dilema de alianças estratégicas. Por um lado, todo o poderio económico dos EUA e as ligações aos países da CPLP como parceiros económicos viáveis (devido às ligações marítimas outrora muito conhecidas), por outro a velha Europa muito bem regulamentada e com um potencial de investigação enorme.

4.4.3 Desafios Internos

“Portugal está a enfrentar um conjunto de desafios relativos à implementação progressiva da economia do mar que podem ser divididos em dois grupos: um tem a ver com segurança e governação; o outro com o “combinado” de ciência, economia e ecologia. Por outro lado, não é possível aumentar o potencial económico do oceano se existir uma estrutura fraca de políticas públicas para o mar em termos de coordenação e liderança funcional, e correspondente falta de capacidade de investimento. Para lidar com este último problema, as opções estratégicas de parcerias internacionais são essenciais e devem ser definidas em tempo útil.” (GRAÇA 2015).

Para o autor, os desafios internos para Portugal passam essencialmente por ter uma estrutura fraca de políticas públicas que leva a uma descoordenação total na hora da tomada de decisões e uma crise económica crónica que leva a pensar que se Portugal não está a gerar ganhos como vai investir na economia marítima.

SILVA (2012) tem uma ideia semelhante ao outro autor visto que, a crise económica crónica condiciona Portugal a criar *“constrangimentos financeiros resultantes que poderão colocar em causa a afetação dos recursos necessários para o desenvolvimento do projeto de exploração da plataforma continental, o que comprometerá o aproveitamento do potencial que a nossa plataforma encerra.”*¹¹

A ideia que autor apresenta sobre o comprometimento do aproveitamento do potencial da plataforma continental é uma ameaça bem real, visto que segundo, o Vice-Almirante Lopo Cajarabille *“Têm vindo a crescer as solicitações para navios estrangeiros efectuarem cruzeiros científicos na ZEE portuguesa, atingindo mais de três dezenas por ano. Provavelmente haverá mais ainda no futuro, pelo que é necessário ter capacidade para verificar o que descobrem, conforme a Lei faculta. O desenvolvimento das ciências e técnicas do mar é fundamental para esse controlo e para gerar maior conhecimento próprio do que possuímos.”* Sem financiamento económico é difícil desenvolver as ciências técnicas do mar e obter conhecimento.

¹¹Ver SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha.

No entanto para GRAÇA, *“a questão mais relevante, e mesmo decisiva, ainda sem uma resposta clara e sem a qual não será possível responder com coerência a qualquer um dos outros desafios, é saber se o processo de tomada de decisão em termos de políticas públicas marítimas deve continuar a ser descentralizado ou não?”* E segundo CARAJABILLE *“A União Europeia já regula a gestão dos recursos aquáticos vivos na ZEE (e, em parte, no mar territorial), incluindo a aquicultura, e nada garante que não venha a interferir nas plataformas continentais dos Estados membros. Não podemos esquecer que a União Europeia ainda não tem o modelo final definido, mas tende a atrair para os seus centros de decisão alguns dos direitos soberanos dos Estados, especialmente aqueles que possam interessar aos mais fortes.”*

Portugal atravessa assim desafios internos complicados com tomadas de decisões políticas bastante importantes que requerem uma ponderação ao nível geoestratégico e político. O ambiente marinho e os seus recursos devem ser equacionados nesta questão e nas decisões porque quanto mais forem em qualidade e quantidade os recursos encontrados na plataforma continental estendida maior será os riscos e as ameaças.

4.4.4. Desafios Futuros

Portugal tem estado em grande plano na última década no que concerne a sua movimentação em torno de se tornar uma referência marítima. A proposta de extensão da plataforma continental vem confirmar essa ideia e preencher toda uma dimensão potencial do espaço marítimo português, seja essa dimensão política (discurso político), social (emprego e progresso) ou económica (recursos presentes na plataforma).

No entanto Portugal terá de atravessar desafios futuros para que o seu percurso não fique manchado de más decisões e fracas execuções. Para GRAÇA, *“A resposta vital encontra-se, no entanto, no domínio político, porque esse desafio requer a ultrapassagem da situação de incoordenação que constitui hoje o quadro das políticas públicas portuguesas para o mar.”*

No entanto para CARAJABILLE *“Face ao que antecede, ninguém terá dúvidas de que se torna indispensável mostrar a maior determinação para garantir a soberania do solo e subsolo da plataforma continental em toda a sua extensão e para preservar as correspondentes riquezas. A fiscalização permanente dessas áreas é uma responsabilidade nacional inalienável, sendo que a exploração de quaisquer recursos deve ser feita de forma autónoma, tanto quanto possível, e escrupulosamente controlada, quando não for viável com os meios próprios. Qualquer cedência nestes parâmetros, abre portas para a perda de liberdade de acção, condicionando o Estado Português a decisões externas.”*

Um autor pensa que o desafio futuro será tentar coordenar de forma eficaz o quadro das políticas portuguesas para o mar, já o outro autor afirma que o maior desafio que deve ser cumprido é a fiscalização de tudo o que se passa nas áreas marítimas portuguesas. Portugal terá muitos pequenos desafios que se coadunam bem dentro destes dois grandes desafios. Por isso, é natural que ambos os autores tenham razão em indicar estes desafios como desafios chave. Os desafios não terão uma solução simples, a constante imprevisibilidade do panorama internacional aliada a Portugal poder se tornar um dos maiores países do mundo com maior jurisdição marítima leva a que, anteriormente referido, a escolha recaia ou sobre a opção estratégica europeia ou sobre a opção estratégica atlântico. É necessário planejar, criar visões, cenários, redimensionar órgãos e sobretudo reavaliar a dimensão da marinha, visto que o futuro de Portugal passa pelo mar.

5. O Cluster do Mar Português – Caso de Estudo “O Caso de sucesso Norueguês”

5.1. Breve Introdução

5.1.1. Cluster

Segundo PORTER, *“A cluster is a geographically proximate group of interconnected companies and associated institutions in a particular field, linked by*

commonalities and complementarities. The geographic scope of a cluster can range from a single city or state to a country or even a group of neighboring countries.” (PORTER, 2000).

Para o autor um cluster é um grupo conectado a empresas e instituições que trabalham para um bem comum e que pode ter um alcance desde uma cidade até aglomerações de países. Em quase todas as áreas existem clusters inclusive nos espaços marítimos área que abrange esta dissertação.



Figura 17 – “Cluster Marítimo”. Fonte - “O CLUSTER DO MAR PORTUGUÊS: ANÁLISE E PLANEAMENTO, 2011”

Como se pode evidenciar na figura 17, onde está representado um cluster marítimo, em que no centro se encontra a economia o que faz o mover o motor e em seu redor todas a actividades marítimas que trabalham em prol de um bem comum, o crescimento. O cluster ou clusters marítimos devem ser apontados como um instrumento de desenvolvimento fundamental para áreas marítimas pois canalizam em si todos os actores e intervenientes, as suas estratégias e o seu trabalho em comum.

Para um sucesso de um cluster é necessário para SIMÕES e SALVADOR (2011):

- *“A existência de uma vasta gama de recursos humanos de qualidade e instituições de formação e investigação que permitam a atualização constante da evolução tecnológica e dos mercados;*
- *A acumulação de atividades complementares, quer ao longo das mesmas cadeias de produção material ou imaterial, quer orientadas para as mesmas funções (processamento da informação, entretenimento, saúde, serviços financeiros, etc.), criando uma base mais sólida de competências que permita adaptações a novas tendências tecnológicas ou de mercados e explorar mais a fundo as potencialidades de redes de empresas;*
- *Existência de canais formais e informais de difusão das inovações de base tecnológica ou organizacional e da acumulação de conhecimentos sobre mercados específicos ou regiões da economia mundial e a inserção mais fácil nas redes de trocas internacionais de capitais, mercadorias e informação. Ou seja, a cadeia social, no modo como as empresas se relacionam, cooperam, colaboram e competem;*
- *A aglomeração pura, proveniente das economias de escala e do relacionamento das empresas localizadas na mesma área geográfica ou no mesmo sector. Esta condição proporciona mão-de-obra mais qualificada, maior gama de produtos e serviços de qualidade, ganhos na estrutura de negócios e fluxos de informação e a diminuição dos custos de comunicação, transporte e sistema logístico.”*

A criação de um cluster marítimo é um caminho longo, com muitos ajustes, mas que em muitos países tem dado bons resultados pelo que a política actual portuguesa vai trabalhando nesse sentido e no seu reforço.

5.2. O Cluster Marítimo Norueguês

“A Noruega é, hoje em dia, uma referência inquestionável em matéria de Clusters marítimos. Uma linha de costa que ultrapassa os 85 000 Km de extensão e condições naturais austeras, fizeram deste território nórdico uma nação voltada para o mar e das

suas gentes um povo de marinheiros. Há relatos de viagens a lugares distantes feitos pelos noruegueses desde o século IX. No entanto, vestígios encontrados por investigadores denunciam a ancestralidade da prática da navegação marítima, remetendo-a a épocas ainda mais recuadas da História. O mar foi sempre a base económica do país. A exportação de recursos naturais (como o peixe ou a madeira) sustentou, durante séculos, uma dinâmica e contínua procura de embarcações. E assim se foi construindo uma das maiores frotas do Mundo, a par de uma indústria marítima próspera. O século XIX, com a Revolução Industrial, trouxe grande prosperidade à indústria de navegação. Já no século XX, a I Guerra Mundial originou a perda de quase metade da frota. Após este período conturbado, a economia norueguesa recomeçou a crescer e a frota a especializar-se no transporte de petróleo (anos 30). O segundo conflito mundial provocaria, mais uma vez, grande destruição na frota, após o que se segue novo crescimento. Nas décadas mais recentes, o contexto de globalização e a decorrente abertura dos mercados, com a crescente concorrência internacional, têm colocado alguns desafios a este como a tantos outros países. Apesar disso, a indústria marítima continua a ser uma das mais importantes, encontrando-se algumas das suas companhias de navegação entre as líderes mundiais em vários segmentos.” (FERREIRA, 2011)

Actualmente e segundo a Policy Research Corporation (PRC), a Noruega emprega 156 mil e 300 pessoas nos sectores de actividade que eles denominam como áreas de actividade, sendo que a área 1 é os tradicionais sectores marinhos (serviços marítimos, marinha e guarda costeira, entre outros), a área 2 o turismo e a área 3 as pescas. Por área a Noruega emprega 110 mil pessoas na área 1, 29 mil e 600 pessoas na área 2 e 16 mil e 700 pessoas na área 3.

Segundo a PRC o cluster norueguês:

- *“Maritime cluster is represented by Maritimt Forum (bottom-up initiative to enhance framework, coordination and cooperation) and MARUT (top-down initiative to promote the cluster and to state a vision and a strategy for the future);*

- *Regional clusters are spread over the country and have a variety of maritime focuses; geographical specialisation is, combined with strong national and international linkages, a competitive advantage of the Norwegian cluster;*
- *Maritime business is the second largest export industry in Norway (petroleum is number 1);*
- *All sectors of the maritime cluster experienced growth in recent years; steepest climb is found among ship- and rig owners (2005 information);*
- *Prosperous times in the maritime industry have not led to increased employment, the number of employees in maritime companies has been stable in recent years (2005 information)."*

Desta forma, a indústria marítima norueguesa devido à sua importância forma um cluster onde os sectores mais importantes são os transportes marítimos, os serviços marítimos e as indústrias navais.

Para FERREIRA *"Algumas particularidades deste Cluster são apontadas como as principais razões do seu êxito, nomeadamente: a participação da banca, das principais companhias de seguros e de vários Ministérios (como o dos Negócios Estrangeiros, o do Comércio e Indústria e o da Educação); a integração da, já referida, dimensão educacional (através da participação de escolas, Universidades, centros tecnológicos...); a cooperação entre construtores, indústria auxiliar e armadores; a internacionalização desta indústria e a comunicação da actividade do Cluster à sociedade em geral e entre as empresas do sector.*

Em termos gerais, procura-se:

- *Influenciar favoravelmente as políticas industriais do país, em favor do sector marítimo incluindo-o nas agendas políticas;*
- *Defender e promover, internacionalmente, a indústria marítima norueguesa;*
- *Reforçar e incentivar a cooperação entre as várias actividades do sector marítimo."*



Figura 18 – “Concentração regional das indústrias marítimas na Noruega”. Fonte: WIJNOLST et al (2003)

No entanto a importância do cluster norueguês, a sua abrangência, e a importância da Noruega como nação marítima faz com todos os outros sectores se desenvolva para níveis interessantes. Segundo FERREIRA, *“No que diz respeito aos transportes marítimos, por exemplo, encontram-se aqui algumas das empresas mais importantes a nível mundial. Este é o subsector central do Cluster que, representando o grupo mais extenso, permite uma maior internacionalização do Cluster em si, além de que é um cliente exigente na aquisição de bens e serviços, o que favorece e estimula a contínua inovação. Ao longo da costa têm-se estabelecido fornecedores de serviços (Serviços Marítimos), a que as empresas de navegação recorrem com frequência, assim como estaleiros, portos e outros equipamentos. Nas Indústrias Navais destaca-se a construção naval, actividade com longa tradição no país, que ainda hoje persiste de forma expressiva ao longo do litoral. Nos últimos tempos, assistiu-se, contudo, a uma redução do número de estaleiros e a uma maior aposta na especialização.”*

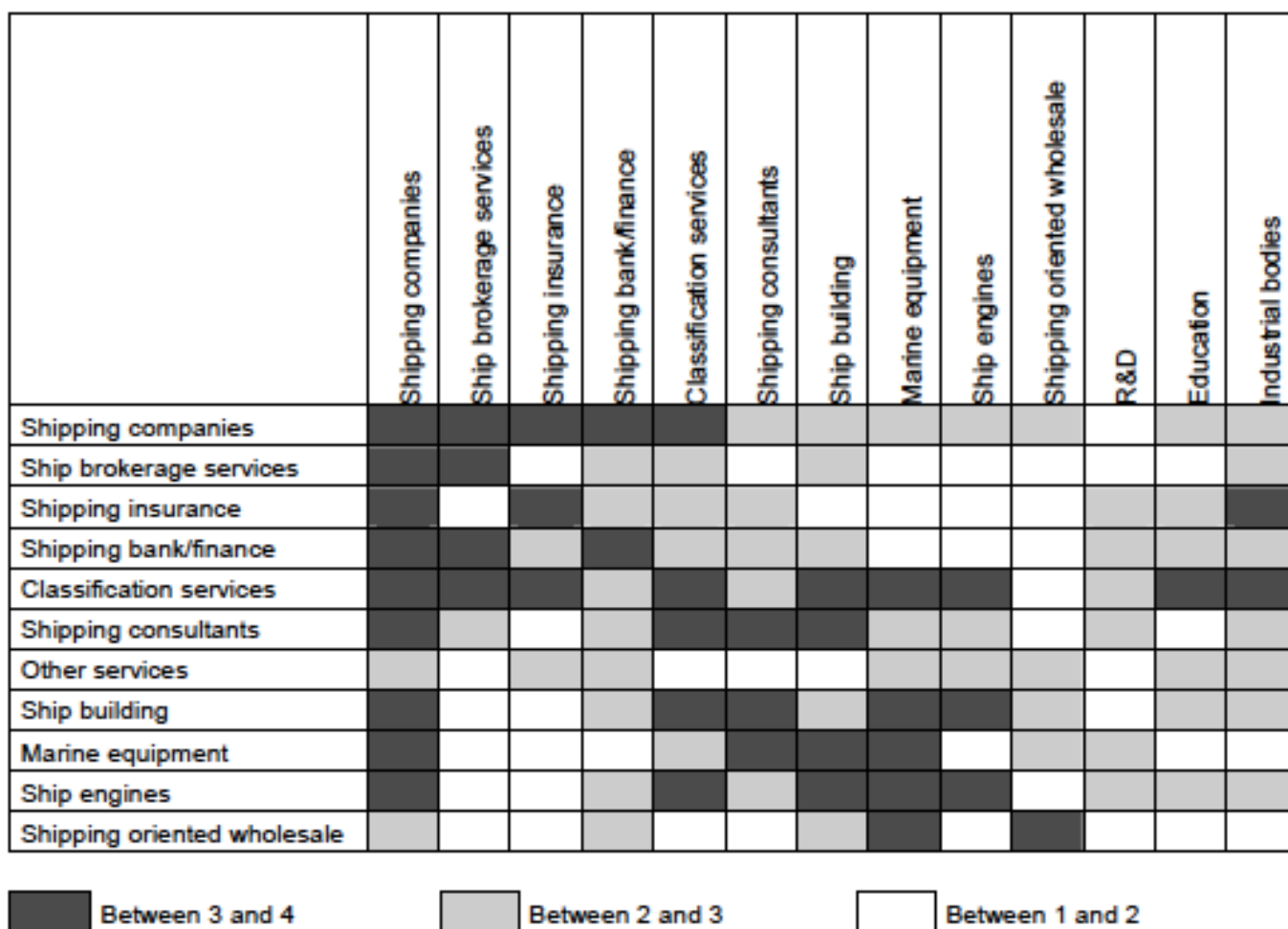


Figura 19 – “A força de ligações na industria marítima norueguesa”. Fonte: WIJNOLST et al (2003)

O cluster norueguês mostra que é um caso de sucesso na europa devido o que apresenta a figura 19. As forças de ligação medidas na escala de 1 para 4 em que 1 representa fracas relações e 4 muito fortes relações, mostra que as companhias marítimas (shipping companies) são os actores centrais no cluster marítimo norueguês. Mas mais que isso a figura 19 mostra num panorama geral que existem muito poucas as relações que são fracas, o que evidencia uma forte coordenação, rapidez de processos e alta resolução de problemas.

Para WIJNOLST et al, as principais qualidades do cluster marítimo norueguês são competição, a cooperação, a pressão na inovação, a produção de factores, a localização atractiva e as politicas do cluster. A competição, a cooperação e a pressão na inovação

são bastante importantes na captação de investimento porque quanto maior for a demanda por parte dos clientes maior será a competitividade para dar resposta a essa demanda, o que originar maiores lucros para as empresas e estado. A produção de factores como o trabalho, o capital, os equipamentos e as infraestruturas são assumidas como partes importantes de afectação ao cluster, por exemplo melhor sejam as infraestruturas melhor será a qualidade do produto, a facilidade de acesso e a importância no mercado. A localização atrativa prende-se com o facto de estar no centro da UE e as trocas comerciais serem bastante relevantes nessa área. As políticas do cluster prendem-se com a acção do governo da Noruega que apesar de ser um governo liberal e que não interveio fortemente no desenvolvimento do cluster, criou medidas políticas neutrais para que todos os intervenientes se sentissem respeitados e ao mesmo tempo controlar sector marítimo norueguês.

A Noruega tornou-se assim, até aos dias de hoje, num caso de sucesso de um cluster marítimo porque criou trabalhadores qualificados, desenvolveu altas competências logísticas e desenvolveu novos líderes com melhor educação que foram capazes de se adaptar ao mercado e à inovação ao longo do tempo. As suas políticas foram capazes de contrariar o aumento da competição por parte de países com menores custos de produção, o que levou também a um ajuste do cluster marítimo europeu e da PME.

5.3. Um Cluster do Mar em Portugal

5.3.1. A economia Portuguesa do mar

“Nas últimas décadas tem-se assistido a um maior interesse no mar e nos benefícios que daí se podem obter para a economia do país. Portugal tem vindo a acompanhar e participar nos desenvolvimentos europeus nesta área e a adequar a sua legislação e políticas a esta realidade e ao potencial que o mar encerra.” (GONÇALVES, 2015).

“A expressão «economia do mar», apesar de estar hoje bastante em voga em Portugal, é uma expressão recente e ainda destituída de contornos e conteúdo preciso. Contudo, o seu conceito começa a desenvolver-se com a difusão, em curso no país, de

uma nova visão do mar por parte da governação e da economia. Assim, a «economia do mar» pretende ser mais do que a soma das partes, isto é, mais do que o valor agregado do conjunto dos setores e atividades marítimas para a economia nacional. A visão holística da economia do mar permite interligar as atividades marítimas económicas; encontrar sinergias entre elas que as potenciem; permite antever novas atividades económicas; aumenta a dimensão económica do mar, ao agregar o valor produzido por todas as atividades e fileiras do mar no Produto Interno Bruto (PIB); e permite compreender o impacto ambiental cumulativo que essas atividades têm sobre o ecossistema marinho, que é, em absoluto, a base de toda a economia do mar e que é determinante salvaguardar (...). Um dos dados principais a reter, quando estudamos a economia do mar, é que o investimento nessa economia foi realmente muito reduzido ao longo das últimas décadas, em Portugal, o que levou à diminuição ou à estagnação dos seus principais setores.” (Blue Growth For Portugal, 2012).

A economia do mar Português tem vindo a enfraquecer desde a crise financeira de 2009, que associado ao desinteresse político e à falta de investimento privado levou a que muitos ramos da economia marítima portuguesa não atingissem os valores que são capazes de alcançar. Os ramos que integram a economia marítima portuguesa são os seguintes:

- Transportes Marítimos;
- Empresas de administração Portuária;
- Operadores Portuários de Concessões Públicas;
- Construção e reparação naval;
- Alimentação de origem marinha;
- Transformação de bacalhau;
- Transformação de Pescado;
- Conservas;
- Comerciantes por grosso;
- Pesca e Aquacultura.

Segundo SALVADOR e SIMÕES,

- *“Cerca de 67% das importações portuguesas são feitas pelo mar, apesar da pequena dimensão da frota nacional;*
- *Em 2008, as receitas provenientes de dragagens ascenderam de 14,3 milhões de Euros, gerando um VAB de 5,8 milhões de Euros, sendo esperado para 2010 um crescimento acima dos 10%;*
- *Portugal não explora qualquer reserva de petróleo ou gás natural, embora existam grandes zonas marítimas concessionadas à sua prospeção;*
- *As energias renováveis "offshore" têm uma expressão pouco significativa, pois as áreas apropriadas a parques eólicos são escassas (áreas com uma profundidade máxima de 30-40 metros), pelo que a sua expansão depende do desenvolvimento de turbinas flutuantes. Existem planos para a construção de centrais eólicas em cinco áreas marítimas dimensionadas para uma capacidade de produção de 856 MW;*
- *No que respeita à energia das ondas e marés, devido à sua posição geográfica e geológica, Portugal tem recursos disponíveis para a produção de 15 GW. Atualmente existe a produção experimental no valor de 2,25 MW, com possibilidades de expansão até aos 20 MW e já existem propostas para a concessão de uma área de 335 km².*
- *A frota de pesca (local, costeira e de longa distância) compreende 8585 navios, num total de 106.516 GT. Este sector emprega cerca de 27 mil pessoas, das quais 16 mil pescadores. Em 2006 as capturas cifraram-se em 229 mil toneladas (peso vivo) enquanto o total de desembarques atingiu as 166 mil toneladas, com um valor de 213 milhões de Euros. O VAB das pescas em 2010 foi de 365 milhões de Euros, cerca de 0,4% do PIB nacional.*
- *Na aquicultura existem 24 explorações operacionais “offshore” nas águas territoriais, das quais seis no continente. O VAB da aquicultura (marinha e terrestre), em 2010 foi de 23 milhões de Euros;*
- *No que diz respeito à conservação da natureza, 1763 km² do espaço marinho é reconhecido como zona Natura 2000, enquanto 5698 km² é Área Marinha*

Protegida. Existem duas zonas classificadas, nas quais a pesca é restrita ou temporária e determinados tipos de artes de pesca interditos;

- *O turismo de cruzeiros faturou 50 milhões de Euros, em 2008, gerando um VAB de 20 milhões.*
- *Já o turismo marítimo de recreio (náutica, mergulho, pesca) deverá, em 2010, ter receitas de 200 milhões de Euros e um VAB de 96 milhões.*
- *Existem potenciais conflitos de interesse na ocupação do espaço marítimo entre as pescas e a instalação de parques de energia eólica offshore e energia das ondas e marés.”*

A principal conclusão que podemos retirar da economia do mar em Portugal é de que existe no país um potencial formidável para explorar e transformar a economia que tem sido fraca e débil nas últimas décadas para um estado actual próspero e produtiva.

“No entanto, potencial não é igual a oportunidade de negócio. Entre, por um lado, o recurso natural e a existência de matéria-prima e, por outro, a criação de oportunidades concretas de negócio, medeia uma grande distância que só pode ser percorrida com muito trabalho. De permeio faltam implementar estratégias e políticas públicas que criem vantagens competitivas à economia do mar nacional e falta captar capital e know-how orientados a explorar aquela matéria-prima.” (Blue Growth for Portugal, 2012).

Importa salientar que o principal entrave para que o crescimento ainda não tenha ocorrida seja o aperto burocrático em que Portugal está inserido, sendo que criar um paradigma legislativo e administrativo, não só permitiria maior apoio do estado no sector como também atrairia maior investimento privado.

“A economia do mar em Portugal, no conjunto de todos os seus setores e subsectores, gera um volume de negócios que não chega aos 4 mil milhões de euros. Comparativamente a outros setores da economia nacional e, principalmente, tendo em consideração o elevado potencial do país, que é um dos grandes países marítimos do mundo, a economia do mar é uma economia pequena e não é uma das principais bases produtivas do país. Para alterar esta situação é fundamental que o Estado se decida a tornar Portugal num país atrativo para o investimento nacional e estrangeiro na

economia do mar, através da adoção de políticas públicas que reduzam os atuais elevados custos de contexto e que tragam competitividade a esta economia, aumentando a qualidade e reduzindo o preço dos principais fatores de produção. Por outras palavras, é fundamental que o Estado deixe de ser o “Estado desinteressado e complicador” que tem sido nas últimas décadas e se transforme num “Estado interessado e facilitador” da iniciativa privada, no domínio da economia do mar.” (Blue Growth for Portugal, 2012).

5.3.2. O novo paradigma do Cluster Português

“Não obstante a economia do mar, pela sua visão de conjunto e pela dimensão significativa do valor económico agregado de todas as atividades que dependem do mar, constituir o objeto da análise deste trabalho, a nossa investigação foi repartida em torno de seis grandes blocos ou setores económicos:

- *Os portos e os transportes marítimos;*
- *As indústrias navais;*
- *A alimentação de origem marinha (seafood);*
- *O lazer e o turismo marítimo;*
- *A energia offshore;*
- *Os novos usos e recursos do mar.*

Tais blocos - com exceção dos “novos usos e recursos do mar”, que apontam para um conjunto de atividades de futuro, que não estão necessariamente interligadas - correspondem às principais cadeias de valor que ramificam a economia do mar portuguesa.

Aceitando e reconhecendo a importância de clusters para a competitividade da economia e na lógica dos grandes blocos setoriais da economia do mar, referidos, concluímos, pelas análises aqui efetuadas, que as empresas das diversas atividades que integram esses grandes setores – muitas das quais foram aqui também analisadas - deverão idealmente vir a organizar-se em amplos clusters setoriais nacionais, mais ou menos correspondentes àqueles blocos, os quais, pelos ganhos que poderão gerar,

incluindo aumentar consideravelmente o produto nacional incorporado aos seus output, acabarão por constituir a força motriz da economia do mar. Estes clusters setoriais nacionais, hoje inexistentes, dada a ausência na economia do mar de uma cultura empresarial amiga da cooperação intra e intersectorial, constituiriam um progresso assinalável na evolução da capacidade produtiva, competitiva e seguramente na capacidade criativa e de gerar inovação da nossa economia do mar.” (Blue Growth for Portugal, 2012).

“Portugal possui uma área terrestre de 91.763 km², o que corresponde ao 110º lugar na ordenação dos países em termos de dimensão. No entanto, se considerarmos a sua área marítima, Portugal passa para 11º a nível mundial. No âmbito da UE, se excetuarmos as zonas marítimas dos territórios ultramarinos da França e do Reino Unido, é o país com maior vastidão de águas jurisdicionais. Todavia Portugal é um dos poucos Estados Membros sem um cluster marítimo oficialmente organizado. O primeiro grande desafio que se coloca à formação de clusters, seja a nível nacional ou regional, é a criação de uma imagem nítida do que é a atividade marítima nacional e o proveito que ela gera para a economia Portuguesa.” (SALVADOR e SIMÕES, 2011).

A forma como se utiliza o espaço marítimo tem por vezes situações que podem ser cumulativas ou em outras ocasiões conflituosas, que implicam que se criem novas estratégias no planeamento, ordenamento e gestão. No caso dos clusters foram criadas duas associações para ajudar no seu desenvolvimento. Foi criado o Fórum Empresarial da Economia do Mar, com os seguintes objectivos (segundo SALVADOR e SIMÕES):

- *Contribuir para assumir a economia do mar como um desígnio nacional;*
- *Contribuir para o desenvolvimento sustentável do mar e valorizar a sua importância como um dos principais recursos económicos;*
- *Promover uma estratégia comum e integrada das atividades relacionadas com a economia do mar, bem como criar as condições e fomentar as boas práticas empresariais de excelência e cooperação entre os atores estratégicos nacionais.*

E foi criado também o Oceano XXI, Associação para o conhecimento e economia do mar que tem como intento dinamizar o cluster do conhecimento e da economia do mar. Esta associação orienta-se de acordo com quatro linhas prioritárias como se pode verificar na figura 20.



Figura 20 – “Linhas Prioritárias da Oceano XXI”. Fonte FERREIRA, 2011

Segundo FERREIRA, *“Os sócios fundadores da Oceano XXI são a Associação Fórum Mar Centro e o Instituto para o Desenvolvimento do Conhecimento e da Economia do Mar, sendo vários os parceiros deste Cluster, como a Associação de Indústrias Marítimas, a Associação Nacional dos Industriais de Conservas de Peixe, outras associações, cooperativas de produtores, empresas (de pesca, aquicultura, transformação de pescado, energias renováveis, tecnologias...), estaleiros navais, autarquias, instituições de investigação e de ensino superior, museus, entre outros.”* O que demonstra uma grande capacidade de organização e mobilização desta associação reconhecida formalmente como Cluster do Conhecimento e Economia do Mar apenas em 2009. A figura 20 apresenta os quatro pilares em que se baseia a associação, no entanto, este cluster engloba também um conjunto vasto de actividades como:

- Conservação e Transformação do Pescado;
- Indústrias Navais;
- Náutica e Turismo náutico;
- Obras Marítimas;
- Pesca e Aquacultura;
- Portos, Transporte e Logística;
- Cultura Marítima;
- Defesa e Segurança marítima;
- Serviços;
- Bio Recursos e Biotecnologias Marinhos;
- Conhecimento, Investigação e Desenvolvimento tecnológicos;
- Energias Marinhas.

O cluster marítimo português pode assim (em comparação com o cluster marítimo norueguês) tornar-se o motor que potencie os recursos marítimos e os sectores de produção portugueses. Apesar de lhe faltar alguma densidade nas relações entre as actividades económicas, algo que o cluster marítimo norueguês conseguiu controlar entre os seus stakeholders, mostra que com um bom planeamento do espaço marítimo se possa evitar estes antagonismos e aumentar a competitividade. O cenário mais provável para Portugal é que possa crescer à escala de criar um cluster marítimo ibérico. A iniciativa governamental necessita de políticas pró-activas de dinamização de clusters para que se possa divulgar o conhecimento e inovar em termos de novas técnicas, métodos de gestão e métodos de processamento.

Segundo o estudo apresentado por FERREIRA (figura 21 presente em anexo), existem muitos cenários de evolução positivos que trarão perspectivas de evolução do cluster do mar através da promoção de dinâmicas sectoriais, do desenvolvimento

regional e nacional, da promoção de conhecimento e formação e da afirmação de Portugal como uma potencia marítima.

5.4. Resultados do Inquérito

Tendo em conta estas considerações passemos agora à análise crítica do inquérito realizado em prol desta dissertação. O objectivo deste inquérito foi essencialmente enriquecer esta dissertação percebendo, através da amostra, o conhecimento sobre a plataforma continental estendida, o que ela representa e as implicações que tem. O Inquérito divide-se essencialmente em 5 questões que foram as seguintes:

1. Na sua opinião conseguirá Portugal manter a sua agenda política, os seus objectivos e os seus compromissos a quando da extensão da plataforma continental?
2. Na sua opinião, face ao caso de sucesso do Cluster marítimo Norueguês (neste caso um cluster é um agregado de empresas que estão ligadas através de relações empresariais numa determinada região), que acções deve Portugal realizar para que se torne mais competitivo neste ramo?
3. No seguimento da pergunta 2, o que Portugal fez de errado comparativamente ao cluster Norueguês que levou a tantos anos de tentativas falhadas e fracassos?
4. A questão ambiental marítima é muito importante para a Plataforma Continental estendida e para a salvaguarda do futuro do ser humano, pelo que este assunto deve ter um peso enorme na política interna e externa Portuguesa, mas de que forma devemos abordar este assunto neste caso específico da Plataforma?
5. Quando for aprovada a extensão da Plataforma Continental Portuguesa e Portugal tomar posse da jurisdição da mesma, que abordagem política Portugal deve seguir?

O inquérito foi totalmente anónimo e respondido por 83 inquiridos (todos os dados que se seguem estão representados em gráfico presentes em anexo) dos quais 53% são masculinos e 47% femininos (figura 22). Em termos de idade os inquiridos variam entre 18 e 66 ou mais sendo que foi determinada uma escala, por tal, 47% dos inquiridos têm entre 18 e 25 anos, 24% entre 26 e 35 anos, 11% entre 36 e 45 anos, 9% entre 46 e 55

anos, 7% entre 56 e 65 anos e 2% 66 ou mais anos (figura 23). Em relação à escolaridade 54% dos inquiridos são licenciados, 25% são mestres, 3% são doutores e 18% possuem o ensino secundário (figura 24).

Em relação concretamente às questões obtemos as seguintes respostas:

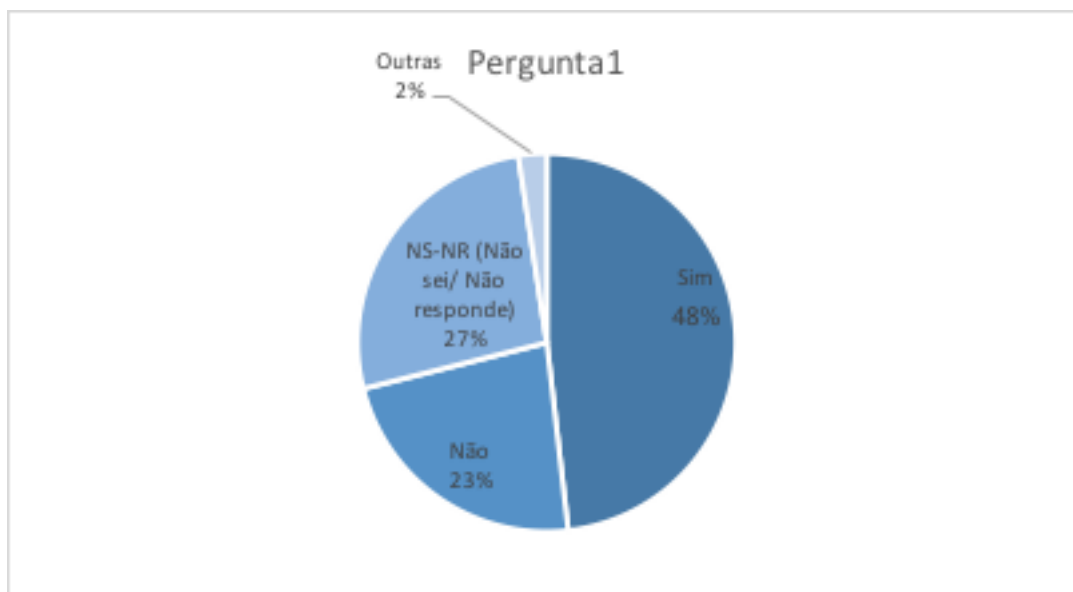


Figura 25 – Pergunta 1. Fonte Elaboração Própria.

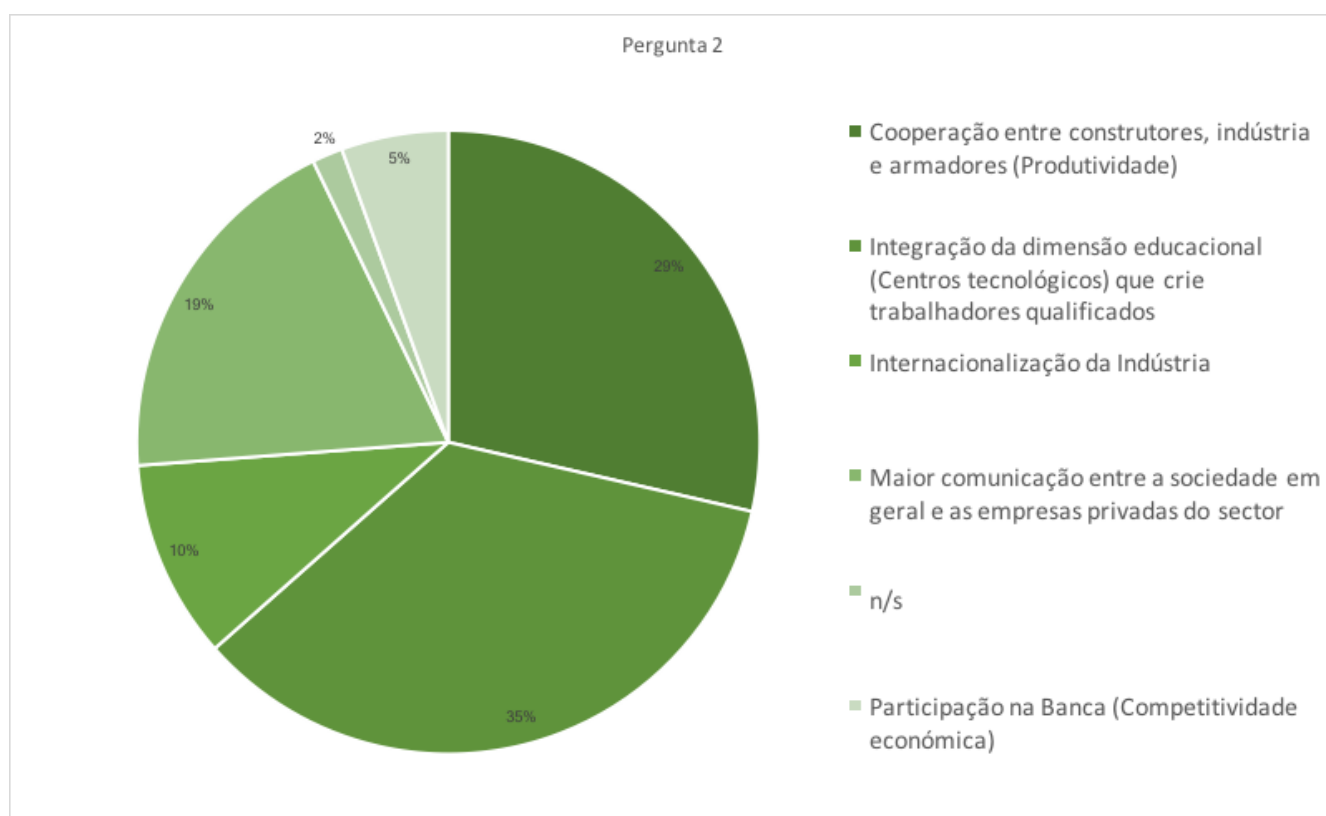


Figura 26 – Pergunta 2. Fonte Elaboração Própria.

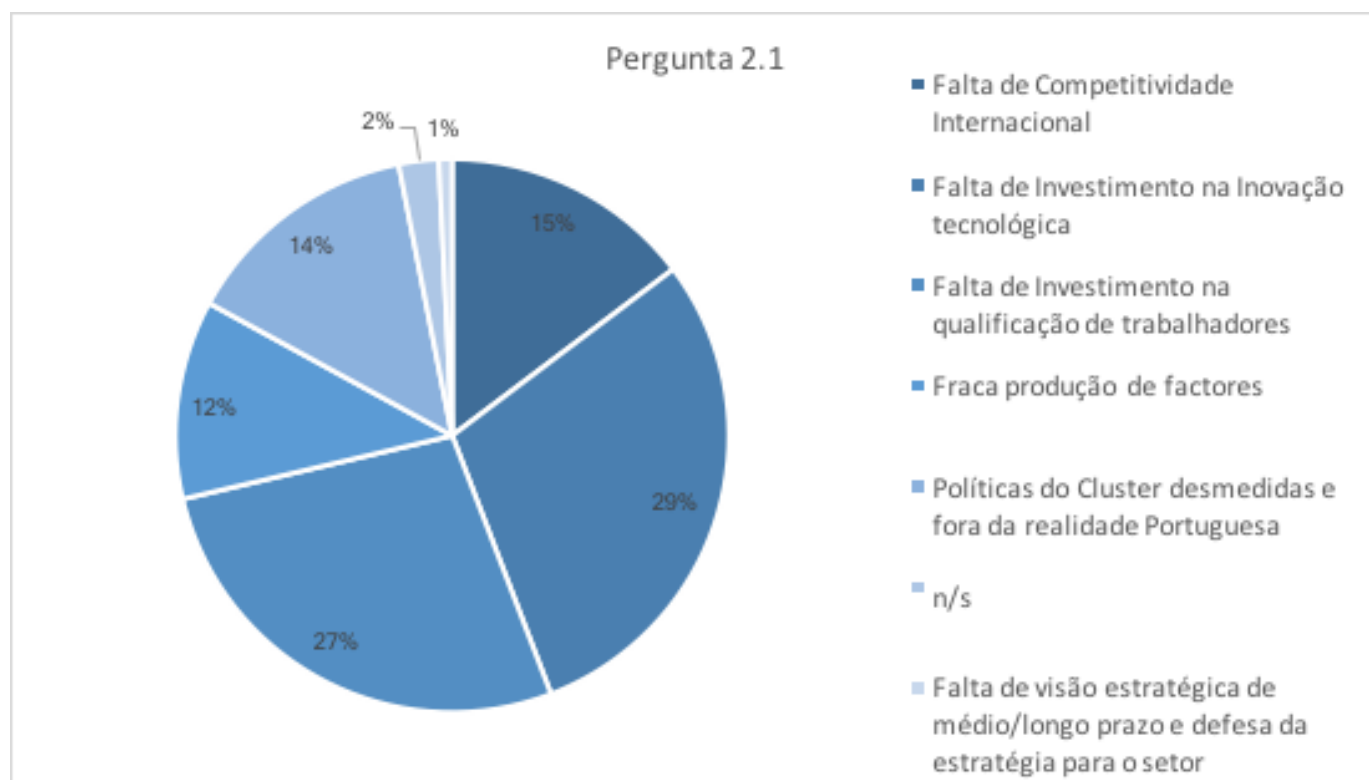


Figura 27 – Pergunta 2.1. Fonte Elaboração Própria.

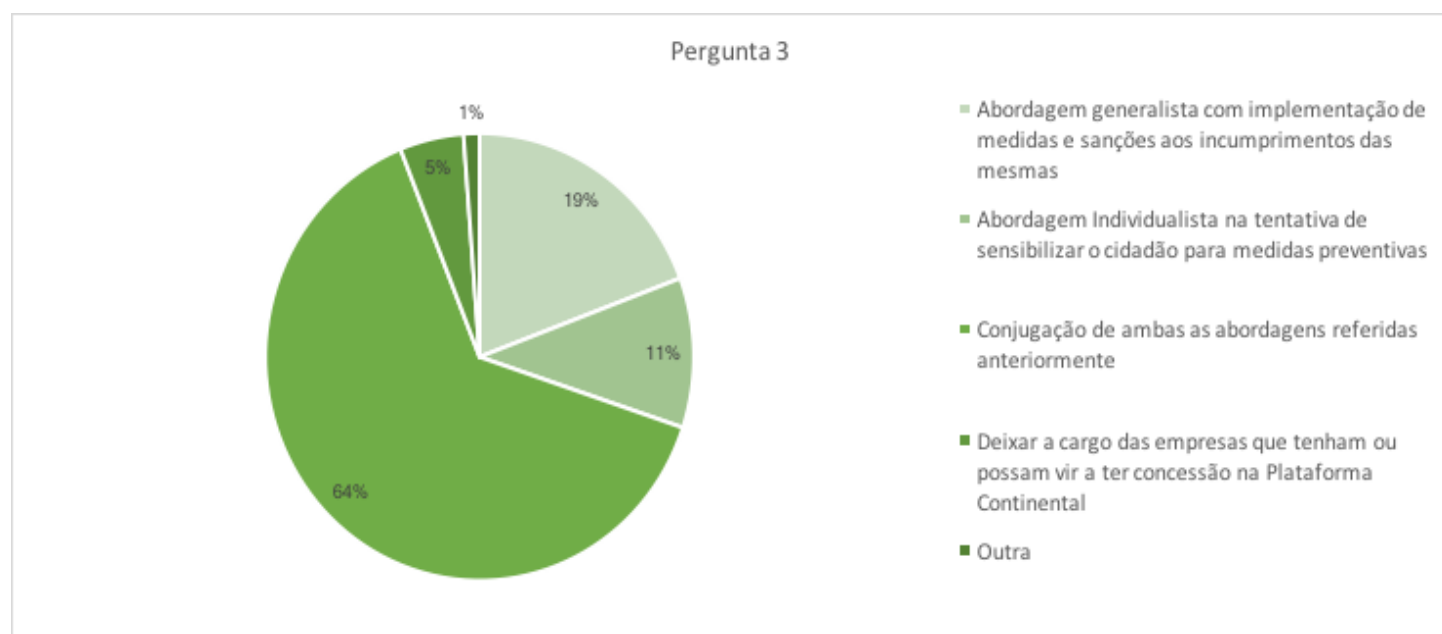


Figura 28 – Pergunta 3. Fonte Elaboração Própria.

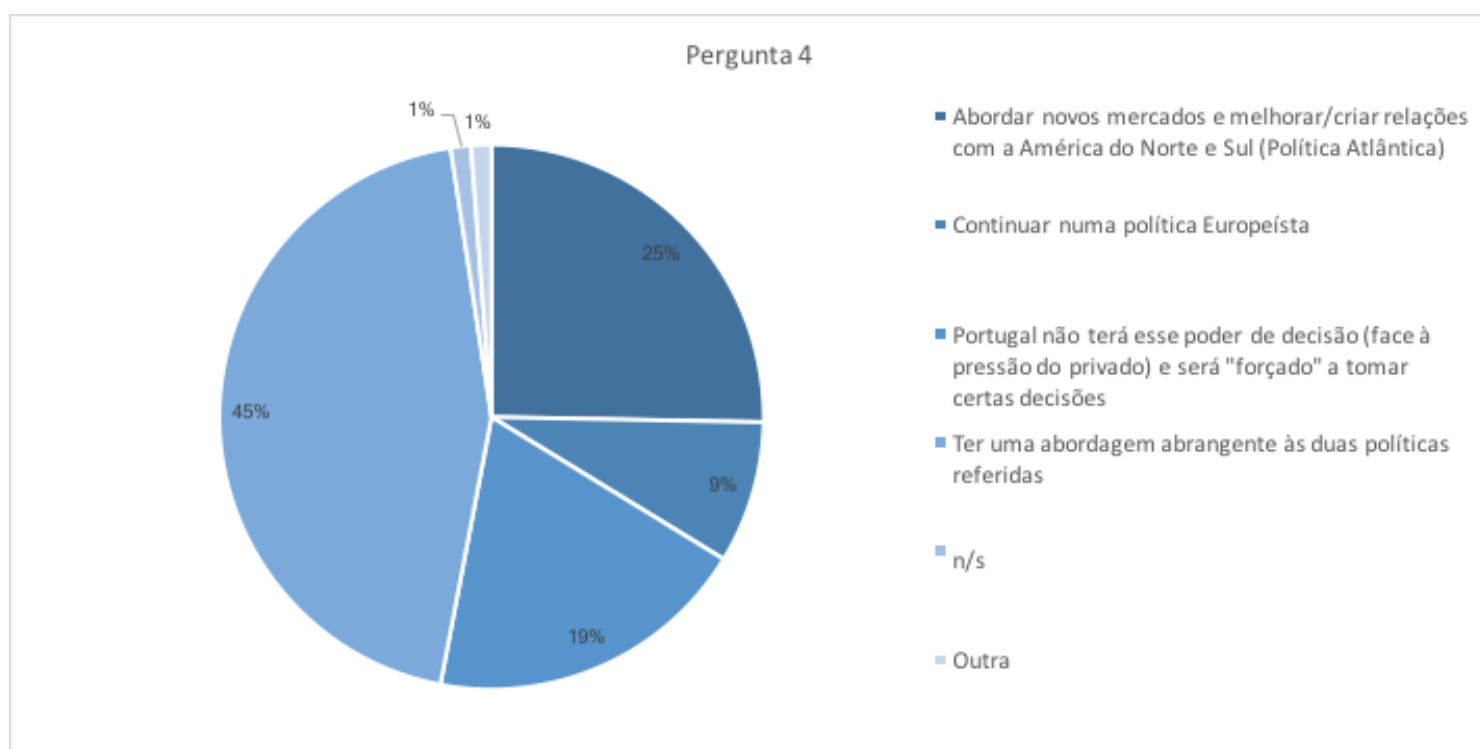


Figura 29 – Pergunta 4. Fonte Elaboração Própria.

À pergunta 1 (figura 25), na sua opinião conseguirá Portugal manter a sua agenda política, os seus objectivos e os seus compromissos a quando da extensão da plataforma continental? Os inquiridos responderam que, 48% pensam que Portugal consegue manter a sua agenda política, 23% que não consegue e que 27% não sabe qual é a agenda política portuguesa e por tal prefere não responder. Tendo em conta que a agenda política portuguesa actua em áreas de intervenção onde estabelece a relação entre as medidas e as entidades, os objectivos a alcançar para cada uma delas e os indicadores de resultados para assegurar a avaliação das mesmas é preocupante que uma boa percentagem dos inquiridos não tenha noção da forma de trabalho do governo e assembleia da república que garantem a evolução não só das empresas privadas em Portugal mas também da sociedade ao promover uma série de melhorias nas áreas onde actua. De salientar que quase 50% dos inquiridos pensa positivo e que Portugal conseguirá manter as suas capacidades de gestão aquando da extensão da plataforma. No gráfico da pergunta 1, houve um inquirido (secção “outras”) que deixou uma opinião bastante interessante e válida que passo a citar “Possivelmente irá voltar, numa primeira instância, maior atenção para as políticas e medidas relacionadas com o Oceano. Contudo, considero Portugal incapaz - na conjuntura económica atual - de ter presença na defesa, investigação, etc. dessa mesma área. Num espaço temporal maior, os interesses políticos e económicos ditarão se a expansão trará resultados positivos sustentáveis para o país. De referir ainda, o possível afastamento de medidas que visam as desigualdades territoriais (continente e arquipélagos).”

Existe a possibilidade de Portugal investir fortemente em medidas relacionadas com o oceano, mas que não vá cobrir todas as necessidades ligadas ao meio marítimo. Só se poderá ter noção num espaço temporal a médio prazo.

À pergunta 2, na sua opinião, face ao caso de sucesso do Cluster marítimo Norueguês (neste caso um cluster é um agregado de empresas que estão ligadas através de relações empresariais numa determinada região), que acções deve Portugal realizar para que se torne mais competitivo neste ramo? Os inquiridos nesta pergunta tinham a hipótese de escolher mais que uma opção de resposta, sendo que os resultados foram os seguintes, 35% respondeu integração da dimensão educacional (centros tecnológicos) que crie trabalhadores qualificados, 29% respondeu cooperação entre

construtores, indústria e armadores (produtividade), 19% respondeu maior comunicação entre a sociedade em geral e as empresas privadas do sector, 10% respondeu internacionalização da indústria, 5% respondeu participação na banca (competitividade económica) e apenas 2% respondeu não sabe.

É curioso analisar que 64% das respostas dos inquiridos sejam para a educação e para a produtividade. Ou seja, para que Portugal crie um cluster marítimo de sucesso é essencial que tenhamos mão de obra qualificada, investigação na área e mais produtividade para que a cooperação entre os intervenientes seja mais activa e proveitosa.

À pergunta 2.1, no seguimento da pergunta 2, o que Portugal fez de errado comparativamente ao cluster Norueguês que levou a tantos anos de tentativas falhadas e fracassos? Sendo outra questão ondes os inquiridos podiam dar mais que uma resposta, os mesmos responderam da seguinte forma, 29% respondeu falta de investimento na inovação tecnológica, 27% falta de investimento na qualificação de trabalhadores, 15% falta de competitividade internacional, 14% politicas do cluster desmedidas e dora da realidade portuguesa, 12% fraca produção de factores, 2% respondeu não sabe e 1% apontou a falta de visão estratégica a médio e longo prazo para o sector.

É interessante relacionar as respostas das duas questões (2 e 2.1) visto que os inquiridos tiveram tendência para responder de forma semelhante às mesmas. Na pergunta 2.1 voltaram a apontar a educação e a inovação como tendo sido um fracasso no cluster português. Para os inquiridos Portugal não foi capaz de criar mão de obra qualificada e não investiu o suficiente no avanço tecnológico (ou seja, na produção e no avanço do conhecimento) para que fosse capaz criar um cluster de sucesso. De referir que mais uma vez as duas primeiras opções representam 56% das respostas dos inquiridos.

À pergunta 3, a questão ambiental marítima é muito importante para a Plataforma Continental estendida e para a salvaguarda do futuro do ser humano, pelo que este assunto deve ter um peso enorme na política interna e externa Portuguesa, mas de que forma devemos abordar este assunto neste caso especifico da Plataforma? Os inquiridos

responderam da seguinte forma, 64% respondeu conjugação de ambas as abordagens referidas anteriormente, 19% respondeu abordagem generalista com implementação de medidas e sanções aos incumprimentos das mesmas, 11% respondeu abordagem individualista de sensibilizar o cidadão para medidas preventivas, 5% respondeu deixar a cargos das empresas que tenham ou possam vir a ter concessão na plataforma continental e 1% respondeu e passo a citar “Prevenção primeiro, sanções pesadas aos incumprimentos. A abordagem individualista não tem funcionado, tenta-se sensibilizar a sociedade, mas depois não se tem em conta as vozes da população. Veja-se o caso recente para a concessão e exploração de petróleo no Algarve, sem estudo de impacto ambiental e total desprezo pela manifestação da população. Portugal não está preparado.”

64% dos inquiridos, ou seja, 53 dos 83 que responderam pensam que Portugal deve abordar a questão ambiental de duas formas, a primeira mais penalizadora em que faz cumprir as leis e aplica sanções pesadas a quem as infringir e a segunda mais educativa, alertando o cidadão para as consequências dos seus actos. Concluímos que para os inquiridos em geral é necessário que haja um equilíbrio nas políticas ambientais e não se tome uma posição extremista quando se aplica políticas relacionados com o ambiente. É também curioso que só 5% acreditem que as empresas possam ser capazes de manter um ambiente marinho limpo e sustentável.

À pergunta 4, quando for aprovada a extensão da Plataforma Continental Portuguesa e Portugal tomar posse da jurisdição da mesma, que abordagem política Portugal deve seguir? Os inquiridos responderam da seguinte forma, 45% respondeu ter uma abordagem abrangente às duas políticas referidas, 25% respondeu abordar novos mercados e melhorar/criar relações com a América do Norte e Sul (Politica Atlântica), 19% respondeu Portugal não terá esse poder de decisão (face à pressão do privado) e será “forçado” a tomar certas decisões, 9% respondeu continuar numa política europeísta, 1% respondeu não sabe e outro 1% respondeu e passo a citar “Sendo previsto um cluster com vista a cooperação e interação entre empresas, Portugal não irá conseguir competir com grandes empresas do mercado externo, a menos que seja feita um severo investimento no tamanho e projeção do nosso mercado. Ainda assim,

corremos o risco de entregar o poder de mobilização a apenas um certo número de empresas relacionadas ao sector.”

Apesar da pergunta 3 e 4 abordarem tópicos diferentes é de realçar que a ideia de criar uma harmonia entre decisões é comum, pois também na pergunta 4 a opção de resposta mais escolhida é uma abordagem entre duas políticas, sendo que para os inquiridos será positivo para Portugal continuar numa linha política europeísta, mas também abranger uma nova política, a política atlântica. É pertinente evidenciar que muitos inquiridos (16 dos 83) escolherem que Portugal não terá poder de decisão face à linha política que deve seguir, o que evidencia um pouco de descrença nas políticas da UE mas também na capacidade de Portugal se manter autónomo inserido num grupo. Outro factor importante a referir é a descrença total na UE pois 21 inquiridos consideram que se deve abordar novos mercados e criar novas relações com a América do Norte e Sul e apenas 7 dos 83 responderam continuar na política europeísta. Face ao acontecimento a quando da tomada de posse da jurisdição da plataforma continental estendida Portugal deverá desta forma, considerar uma nova posição no atlântico.

6. Análise Crítica e Considerações Finais

A localização de Portugal e as suas características físicas, principalmente nas áreas costeiras, propicia o desenvolvimento de actividades que sustentam e suportam o conceito em torno do mar. Tendo em conta que esta dissertação está inserida numa discussão que envolve dois assuntos distintos (geoeconomia e ambiente) mas que ao mesmo tempo se interligam entre si através da plataforma continental estendida é importante salientar que Portugal tem um longo percurso a percorrer ao nível de desempenhos políticos e económicos.

Portugal será capaz de cumprir com a sua agenda política, no entanto, ainda existem algumas lacunas que precisam de ser preenchidas para que Portugal não se desleixe em questões de foro económico e ambiental que num futuro próximo o venha a prejudicar.

Portugal precisa de ser capaz de valorizar a associação de Portugal ao mar como factor de identidade, pois só desta forma é que Portugal poderá promover-se como uma

nação oceânica onde os seus valores patrimoniais e o seu posicionamento geoestratégico sejam vistos como pontos fortes por parte das restantes nações do mundo.

Portugal precisa de assegurar o conhecimento e a protecção do oceano, pois não basta apenas ter uma plataforma continental estendida se não soubermos lidar com o novo conhecimento que se possa adquirir e não soubermos preservar aquilo que nos pode garantir no futuro descobertas importantes ao nível da ciência.

Portugal precisa de promover o desenvolvimento sustentável das actividades económicas, porque abusar dos recursos que são dados como adquiridos leva a situações em que estamos inseridos na actualidade, como o caso do plástico nos oceanos. A sustentabilidade passa por cada cidadão e não por medidas políticas impostas. Cada cidadão deve criar hábitos de preservação e de protecção do meio marinho (a título de exemplo escolher bem o peixe que se come, peixe esse que não esteja em vias de esgotamento) para que a finalidade também seja o crescimento económico, pois um ambiente limpo gera menos gastos.

Portugal precisa de assumir uma posição de destaque e especialização em assuntos do mar, é vergonhoso que países com menos cultura marítima que Portugal tenham clusters mais bem organizados e estruturados a gerar lucros altos. Portugal precisa urgentemente de pessoas capazes de desenvolver o conhecimento científico e tecnológico para que se crie estruturas de apoio aos actores do mar.

Portugal precisa de uma nova estrutura política de gestão do oceano, para que possa fazer cumprir as exigências vindas da união europeia sem prejudicar as suas relações no atlântico norte. Portugal terá um futuro muito promissor no atlântico norte porque as nações unidas, a união europeia e os EUA serão muito preponderantes e activos nas temáticas do mar devido à importância que ele tem a diversos níveis (económicos, sociais, ambientais, exploração de recursos, entre outros).

É imperativo que Portugal reavalie a dimensão da marinha portuguesa, porque a plataforma continental estendida precisa de ser bastante controlada para evitar situações de abuso por parte de outras nações, mas também para mostrar poderio e hard power.

Conceitos como a globalização, o desenvolvimento sustentável e o crescimento económico foram muito abordados nesta dissertação. Isto para referir que Portugal não tem capacidade financeira total para gerir a plataforma continental estendida pelo que é essencial que se capte investimento estrangeiro. Se Portugal souber apostar na internacionalização da sua economia do mar (muito do que fez a Noruega) terá certamente desenvolvimento económico assente numa exploração sustentável dos recursos naturais renováveis e não renováveis.

Um governo que facilite (em termos legislativos), uma economia com uma nova base produtiva e um ambiente protegido e cuidado fará de Portugal um país com futuro, reencontrado com a sua geografia e unido ao seu mar.

Relativamente ao inquérito que realizamos, verificamos que existem duas ideias essenciais a reter, a primeira, prende-se com o facto de os inquiridos possuírem poucos ou nenhuns conhecimentos sobre o assunto plataforma continental estendida, visto ter recebido muitas respostas a argumentar que não responderiam ao inquérito devido à falta de conhecimento. A segunda ideia a reter é que as respostas rompem com as ideias que estão actualmente instaladas. Os portugueses vão tendo cada vez mais noção do que falta para atingir as metas e querem quebrar o que está imposto.

Concluimos desta forma, com este inquérito, que ideias como, obtenção de conhecimento, boa qualidade de mão-de-obra, novas leis, novos horizontes, novos comércios, novas relações são as palavras de ordem dos portugueses e que mesmo num assunto bastante actual como a extensão da plataforma continental, o importante é não cometermos os erros do passado.

7. Referências Bibliográficas

Abreu, Manuel et all. (2012) “Extensão da Plataforma Continental. Um Projeto de Portugal Seis anos de missão (2004-2010)”, Pentaedro, Lda.

Aicep Portugal Global (2015) “Mercados Informação Global. EUA Ficha de Mercado”, Lisboa, Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E.P.E.

Antunes, Francisco (2016) “Desenvolvimento Actual e Perspectivas Futuras da Energia Eólica Offshore em Portugal”, Dissertação de Mestrado, Almada, Universidade Nova de Lisboa.

Caetano, Isabel et all (2012) “Blue Growth for Portugal. Uma visão empresarial da economia do mar”, COTEC Portugal.

Cajarabille, Lopo (2010) “A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar”, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.

Carvalho, André et all (2015) “A Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e os Novos Desafios da Segurança Internacional no Pós-Guerra Fria: Reconfiguração e Alargamento”, RICRI Vol 3, pp. 81-96.

Carvalho, Paulo et all (2014) “Insight – Lisboa. A Capital do Mar”, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa e Direção Municipal de Economia e Inovação.

Chilão, José (2015) “A Maritimidade Portuguesa – A Extensão da Plataforma Continental”, Tese de Doutoramento, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa.

Chilão, José; Lúcio, José (2016) “Mar Calmo Nunca Fez Bom Marinheiro. Uma Projeção do Atlântico Português para o século XXI”, Chiado Editora.

Comissão Europeia (2014) “Compreender as políticas da União Europeia: Desenvolvimento e cooperação”, Luxemburgo, Serviço das Publicações da União Europeia.

Comissão Europeia (2016) “Compreender as políticas da União Europeia: Assuntos Marítimos e Pescas”, Bélgica, Bietlot.

Comissão Europeia (2016) “Factos e Núemro sobre a Política Comum das Pescas”, Luxemburgo, Serviço das Publicações da União Europeia.

Conde, José (2013) “Política Marítima Integrada Europeia: Implicações para Portugal”, Trabalho de Investigação Individual do CEMC 12/13, Pedrouços, Instituto de Estudos Superiores Militares.

Dias, Ágata et all (2004) “Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos”, Costa & Valério.

Dodds, Klaus; Atkinson, David (2000) “Geopolitical Traditions. A Century of Geopolitical Thought”, London, Routledge.

Dulley, Richard (2004) “Noção de Natureza, Ambiente, Meio Ambiente, Recursos Ambientais e Recursos Naturais”, Agric. São Paulo, pp. 15-26.

Eurostat European Commission (2009) “Study in the Field of Maritime Policy. “Approach towards an Integrated Maritime Policy Database”.

Ferreira, Ana (2011) “A Sustentabilidade Territorial de um Cluster do Mar em Portugal”, Tese de Doutoramento, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa.

Ferreira, Denise (2007) “Os Hidratos de Metano: Fonte Energética do Futuro ou Fonte de Risco Ambiental?”, Lisboa, Finisterra, pp.77-90.

Fonseca, Rui; Raimundo, Miguel (2016) “Direito Administrativo do Mar”, Edições Almedina, S.A.

Gandara, Rodolfo et all (2015) “Aproveitamento Energético do Hidrato de Metano”, São Paulo, 10º Congresso sobre Geração Distribuída e Energia no Meio Rural.

Garcia Maria et all (2016) “Direito do Mar Novas Perspetivas”, Lisboa, Universidade Católica Editora.

Graça, Pedro (2015) “A Plataforma Continental Marítima de Portugal: Desafios e Respostas”, Cabo Verde, Comunicação ao XXV Encontro da Associação das Universidades de Língua Portuguesa.

Gonçalves, Edite (2015) “Portugal e o Mar”, Dissertação de Mestrado, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa.

Henderson, Gideon et al (2017) “Future Ocean Resources. Metal-rich Minerals and Genetics – evidence pack”, The Royal Society.

Kershaw, Peter (2018) “Exploring the potential for adopting alternative materials to reduce marine plastic litter”, United Nations Environment Programme (UNEP).

Lima, Bernardo (2016) “Portugal e o Atlântico”, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Luís, Miguel (2015) “A Economia do Mar em Portugal. A Importância da Marinha Portuguesa numa Perspetiva Económica”, Dissertação de Mestrado, Alfeite, Escola Naval.

Madureira, Pedro (2017) “A Plataforma Continental Portuguesa – Os Recursos Minerais Marinhos”, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa.

Mamaot (2012) “Estratégia Marinha para a subdivisão da Plataforma Continental Estendida”, Diretiva Quadro Estratégia Marinha, Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território.

Manuelito, Ana (2014) “O Mar Português. Contributos de Portugal para a Manutenção da Arquitetura de Segurança do Atlântico Norte”, Dissertação de Mestrado, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa.

Mendes, André et al (2017) “Panoramas Setoriais 2030. Petróleo e Gás”, Rio de Janeiro, Banco Nacional de Desenvolvimento Económico e Social, pp 94-105.

Navarro, Ana et al (2014) “Atlas do Projecto de Extensão da Plataforma Continental”, EMEPC.

Neves, Diogo (2013) “Lixo Marinho nos fundos oceânicos e a sua ingestão por peixes da costa Portuguesa”, Dissertação de Mestrado, Almada, Universidade Nova de Lisboa.

Neves, João (2012) “O Exercício da Soberania no Mar e o Direito Internacional”, Revista Militar Nº2529, pp. 961-966.

Pego, Ana et all (2016) “The potential offshore energy cluster in Portugal”, Guedes Soares (Ed.), pp. 867-873.

Policy Research Corporation (2008) “The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of maritime sectors. Country report – Norway”.

Policy Research Corporation (2010) “Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning. Case Studies”.

Sá, Tiago (2015) “Política Externa Portuguesa”, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Sacchetti, António et all (2004) “A Estratégia Naval Portuguesa”, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.

Salvador, Regina; Chorincas, Joana (2006) “Les Clusters Régionaux au Portugal”, Géographie, économie, société (Vol.8), pp. 447-466.

Salvador, Regina; Simões, Abel (2011) “O Cluster do Mar Português: Análise e Planeamento”, Bragança, 17º Congresso da APDR.

Santos, Henrique (2016) “Portugal: Paisagem Rural”, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Silva, Jaime (2012) “A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencia Estratégico em Poder Nacional”, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.

Silva, Marília; Ruggio, Rodrigo (2015) “A Organização do Tratado do Atlântico Norte e os Obstáculos para a Cooperação com as Nações Unidas”, Minas Gerais, Revista Brasileira de Direito Internacional, pp. 26-50.

Soares, Carlos (2013) “A Política Marítima Integrada Europeia: Implicações para Portugal”, Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2012/13, Pedrouços, Instituto de Estudos Superiores Militares.

Souza, Kaiser et all (2007) “Aspecto Políticos-Estratégicos dos Recursos Minerais da Área Internacional dos Oceanos”, Parcerias Estratégicas Vol 12, pp. 95-114.

Teixeira, Maria (2009) “Os Oceanos e mares europeus como móbil da relevância da União Europeia no mundo global do século XXI: a capacidade performativa da Política Marítima Europeia”, Dissertação de Mestrado, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa.

United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea; Office of Legal Affairs; International Seabed Authority (2004) “Marine Mineral Resources. Scientific Advances and Economic Perspectives”, United Nations.

Vaz, Sofia (2016) “Ambiente em Portugal”, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Viera, Cristina (2012) “Documento de apoio à apresentação para o 3º CEB”, ICNF.

Weinberg, Vasco (2016) “Ordenamento e Gestão do Espaço Marítimo Nacional. Enquadramento e Legislação”, Gráfica Almondina.

Wijnolst, Niko et al (2003) “European Maritime Clusters: Global Trends, Theoretical Framework, The Cases of Norway and the Netherlands”, Norway, DUP Stalitte.

Documento legislativos Nacionais

República Portuguesa (1997) Resolução da Assembleia da República nº 60-B/97 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção.

República Portuguesa (2012) Decreto Legislativo Regional nº15/2012/A de 2 de Abril de 2012. Capítulo IX – Regime de Incentivos ao Fomento da Biodiversidade e à utilização Responsável dos Recursos Biológicos. Artigo 147º - Utilização Responsável dos Recursos Biogenéticos.

República Portuguesa (2014) Lei nº 17/2014 de 10 de Abril Estabelece as Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional. Imprensa Nacional 10 de Abril de 2014.

República Portuguesa (2015) Resolução da Assembleia da República nº 39/2015 Recomenda ao Governo que crie uma estratégia integrada e eficaz de valorização dos

agentes e produtos locais, com enfoque especial nos mercados de proximidade. Imprensa Nacional 16 de Abril de 2015.

Documentos Legislativos de Organizações Internacionais

Conselho da União Europeia (2013) Regulamento (EU) Nº 1379/2013 do parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Dezembro de 2013 que estabelece a organização comum dos mercados dos produtos da pesca e da aquicultura, altera os Regulamentos (CE) nº1184/2006 e (CE) nº 1224/2009 do Conselho e revoga o Regulamento (CE) nº 104/2000 do Conselho.

Conselho da União Europeia (2014) Regulamento (UE) N. o 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de maio de 2014 relativo ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas e que revoga os Regulamentos (CE) n. o 2328/2003, (CE) n. o 861/2006, (CE) n. o 1198/2006 e (CE) n. o 791/2007 do Conselho e o Regulamento (UE) n. o 1255/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Documentos Electrónicos

American Diplomacy.

http://www.unc.edu/depts/diplomat/item/2014/0612/ca/sempa_geopolitics.html

(acedido a 17 de Janeiro de 2017)

Clean Technica. <https://cleantechnica.com/2018/09/14/mhi-vestas-opens-innovative-offshore-wind-farm-signs-floating-wind-order/> (acedido a 20 de Outubro de 2018)

DGRM. <https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/as-pem-lixo-marinho> (acedido a 4 de Abril de 2018)

Diário de Notícias. <https://www.dn.pt/dinheiro/interior/ana-paula-vitorino-fundo-azul-vai-arrancar-com-136-milhoes-8658314.html> (acedido a 15 de Dezembro de 2017)

FAO. <http://www.fao.org/docrep/012/i0765pt/i0765pt09.pdf> (acedido a 8 de Novembro de 2017)

Fórum Oceano. <http://www.oceano21.org/info.asp?id=65&LN=> (acedido a 5 de Maio de 2018)

Global Compact Network Portugal. <http://globalcompact.pt/protecao-ambiental> (acedido 18 de Setembro de 2018)

ICNF. http://www2.icnf.pt/portal/pn/biodiversidade/ei/cbd/CBD#_CDB6 (acedido a 25 de Maio de 2018)

Jornal El País. https://elpais.com/elpais/2018/06/06/ciencia/1528301213_261068.html (acedido em 10 de Outubro de 2017)

Jornal Expresso. <https://expresso.sapo.pt/sociedade/2016-05-23-A-Europa-precisa-de-crescer-para-o-Atlantico#gs.4Tz9xmM> (acedido a 23 de Abril de 2018)

Jornal Público. <https://www.publico.pt/2014/07/03/ecosfera/noticia/portugal-poderater-400-mil-quilometros-quadrados-de-areas-marinhas-protegidas-1661374> (acedido em 15 de Dezembro de 2017)

Jornal Público.

<https://www.publico.pt/2017/08/15/ciencia/noticia/novo-mapa-reclama-mais-area-na-onu-sobre-os-fundos-marinheiros-1782352> (acedido a 16 de Setembro de 2018)

Revista Visão. <http://visao.sapo.pt/actualidade/portugal/2017-08-14-Ja-comecou-a-batalha-para-alargar-Portugal> (acedido em 10 de Outubro de 2017)

The UniPlanet. <https://www.theuniplanet.com/2017/04/onu-declara-guerra-ao-plastico-nos.html> (acedido a 10 de Novembro de 2017)

UNRIC. <https://www.unric.org/pt/informacao-sobre-a-onu> (acedido a 21 de Outubro de 2018)

WorldAtlas. <https://www.worldatlas.com/articles/what-is-the-blue-banana.html> (acedido a 28 de Janeiro de 2018)

Anexos

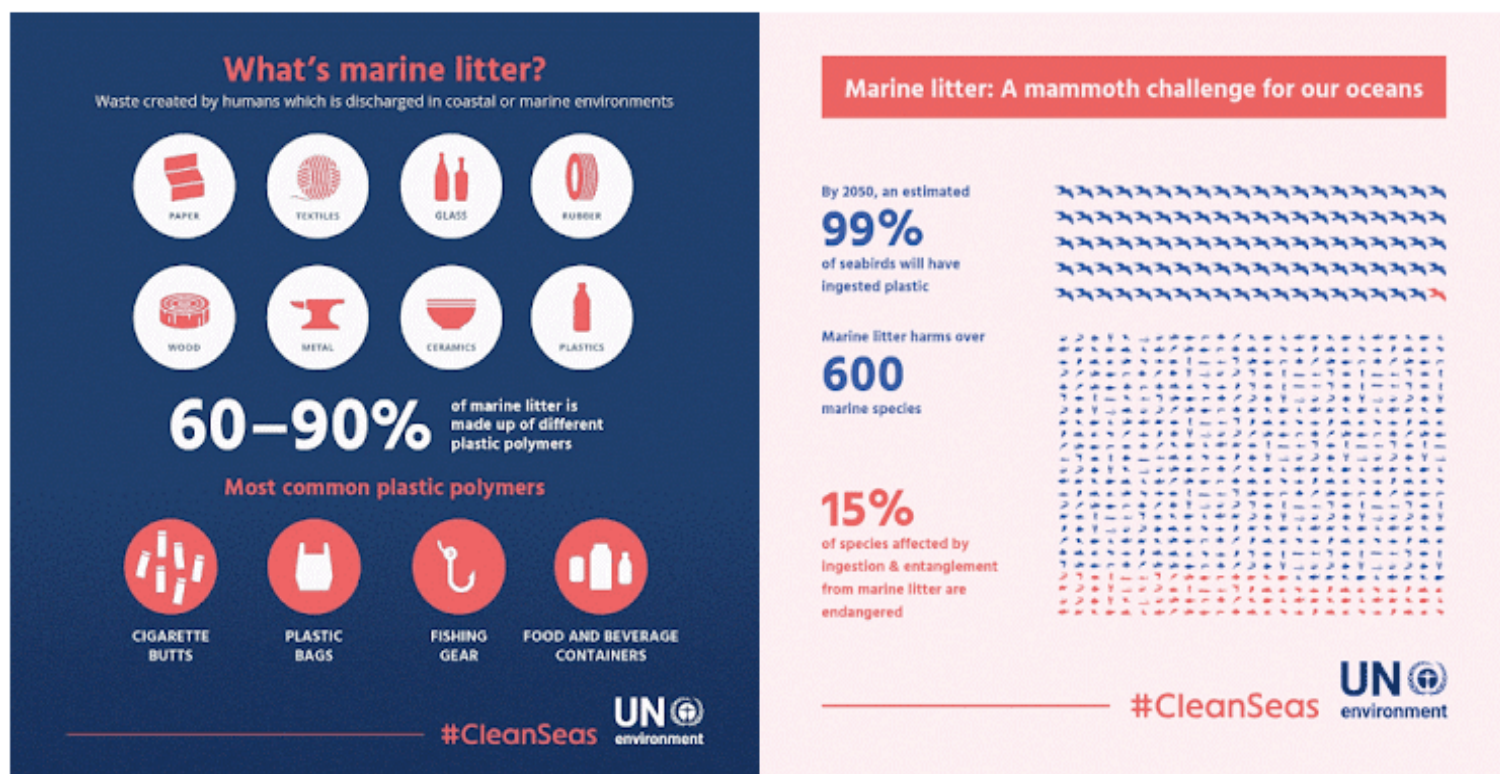


Figura 10 – “O Lixo Marinho e suas consequências” Fonte: UNEP



Krichim, Boat in plastic, April 25, 2009. Photo: Dimitar Dilkoff

Figura 13 – Consequências do lixo marinho. Fonte <http://plastic-pollution.org>



Seal trapped in plastic pollution. Photo: ©© Tedxgp2

Figura 14 – Foca presa em lixo marinho. Fonte <http://plastic-pollution.org>



Extremely littered beach in northern Norway. Photo source: ©© Bo Eide

Figura 15 – Praia na Noruega cheia de lixo marinho. Fonte <http://plastic-pollution.org>



Figura 16 – “Área de Actuação da OSPAR”. Fonte: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/as-pem-lixo-marinho>

ENTIDADE/SECTOR	CENÁRIO DE EVOLUÇÃO
Associações de Pesca	Positivo: Cluster como factor de união entre sectores; promotor de dinâmicas sectoriais e territoriais; contributo para a afirmação do país; grandes possibilidades de desenvolvimento a partir do mar; Negativo: divergência de interesses; dificuldades de concretização das teorias.
ANICP/Indústria transformadora de produtos do mar e afins	Perspectiva negativa: conflitos de interesses.
AIN/Construção e Reparação Naval	O sucesso do Cluster depende da integração da indústria.
AAMC/Transporte Marítimo	Evolução dependente da dinâmica sectorial (papel determinante: Fórum Empresarial da Economia do Mar).
Associações Turismo Marítimo	Aspectos positivos: Potencial de desenvolvimento, oportunidades, sinergias, captação de investidores privados. Aspectos negativos: pouca acção e investimento público.
Instituições de Ensino e Investigação	Cluster: - Plataforma de colaboração inter-institucional e de dinamização de projectos de desenvolvimento tecnológico; - Forma de conjugar esforços e interesses em torno do sector marítimo; - Evolução dependerá do investimento na formação dos RH e no desenvolvimento técnico; - Potencial elevado como motor das economias regionais e nacional; - Possibilidade de aproveitar recursos inesgotáveis.

Figura 21 – “Evolução futuro do Cluster do Mar em Portugal, de acordo com algumas entidades inquiridas.” Fonte FERREIRA, 2011

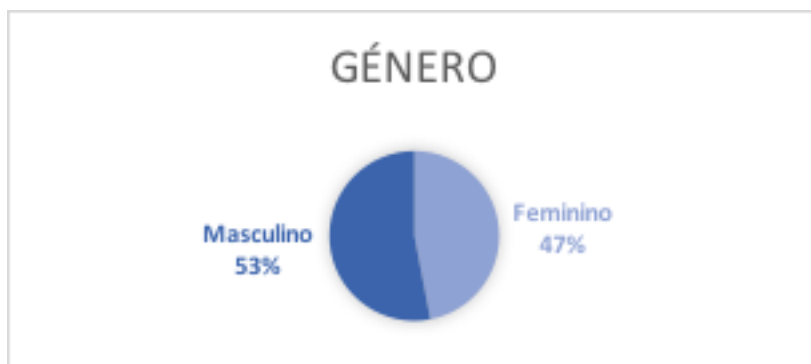


Figura 22 – Género. Fonte Elaboração Própria.

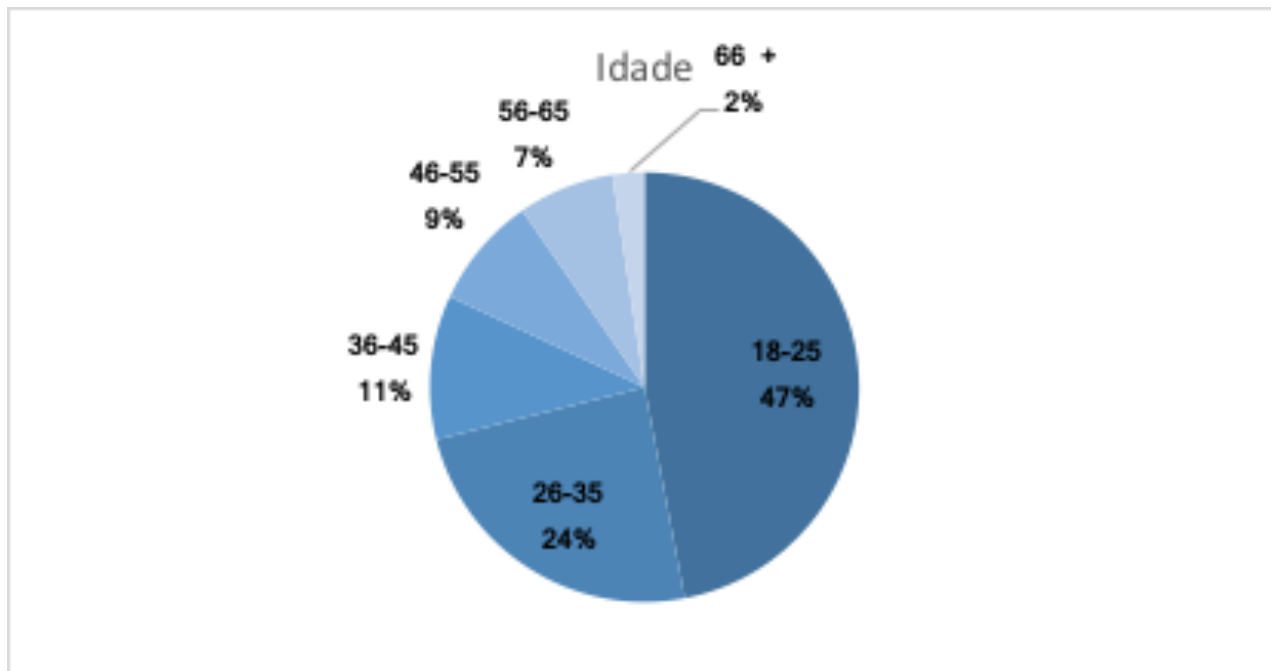


Figura 23 – Idade. Fonte Elaboração Própria.



Figura 24 – Escolaridade. Fonte Elaboração Própria.